

BUCKER + ESSING



**MIT UNS BLEIBEN SIE AUF KURS!**

**MOTORENINSTANDSETZUNG. IHR PROFI SEIT 55 JAHREN:**

BÜCKER + ESSING ist seit 55 Jahren zuverlässiger Spezialist für die Instandsetzung von Dieselmotoren. Mit fachgerechten Reparaturen und Instandsetzungen von Dieselmotoren sorgen wir dafür, dass Ihre Schiffe noch lange auf dem richtigen Kurs bleiben.

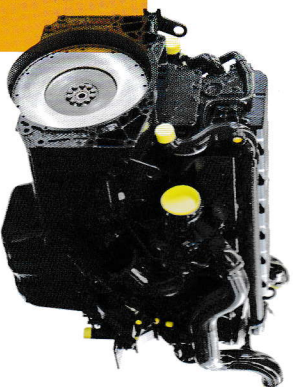
- Zeitwertgerechte Reparaturen
- Grundüberholungen
- Tauschmotoren
- Ersatzteile & Komponenten
- Aus- und Einbauservice

**TECHN. BERATUNG & VERKAUF:**

Bücker + Essing GmbH  
 Friedrich-Ebert-Str. 125  
 49811 Lingen (Ems)  
 T 0591 7105-239 oder -242  
 E [vertrieb.diesel@buecker-essing.de](mailto:vertrieb.diesel@buecker-essing.de)



**HIGH PERFORMANCE  
 FÜR IHREN MOTOR.**



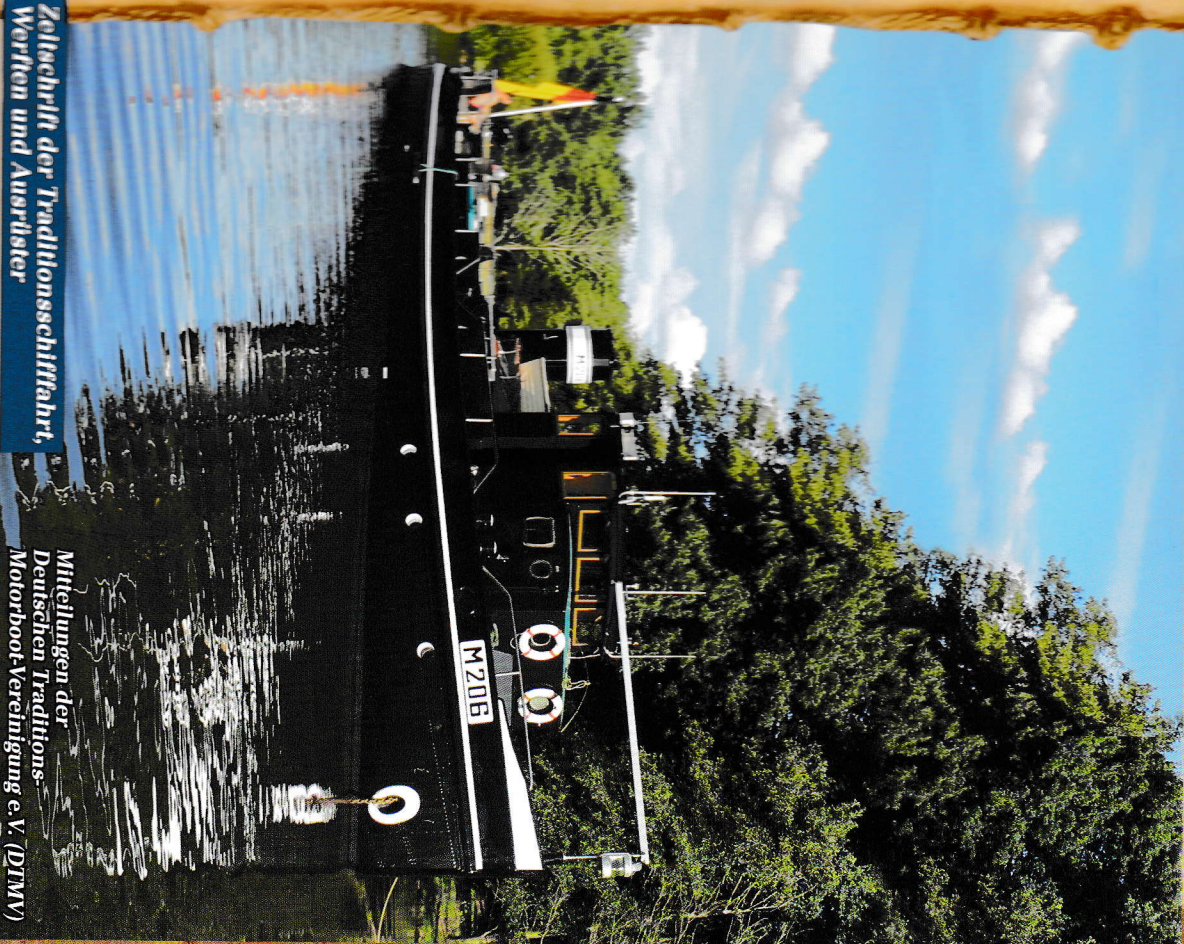
[www.buecker-essing.de](http://www.buecker-essing.de)

EIN UNTERNEHMEN DER **SERCOO** Group



# Klönsschnack

Nr. 37 · Juni 2018



Zielschritt der Traditionsschifffahrt,  
 Werten und Ausrüster

Mitteilungen der  
 Deutschen Traditions-  
 Motorboot-Vereinigung e.V. (DTMV)



# Willkommen im Yachthafen Hannover

Der Hafen wurde Ende der 1980er Jahre auf dem Gelände der ehemaligen Amiriusswerft errichtet. Ende 1996 übernahm ihn der Marine-Regatta-Verein als Wassersportabteilung der Marinekameradschaft Hannover. Die Gebäude wurden nutzbar gemacht und die Steganlage wieder hergerichtet und teilweise ergänzt, sowie eine Bootstankstelle errichtet.

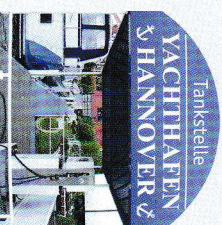
Im Jahre 2000 wurde ein alter Schlepleichter gekauft und bis 2003, größtenteils in Eigenarbeit, zum schwimmenden Clubhaus mit Hafemeisterei und Restaurationsschiff ausgebaut. Das Restaurantsschiff hat eine exzellente Küche, ist ganzjährig geöffnet und auch für Veranstaltungen buchbar. Tel: 05 11 / 54 55 80 98.



Im Jahre 2012 wechselte der Hafen einschließlich des Restaurantsschiffes in die Verantwortung der Firma Yachthafenverwaltung Hannover. Anschließend wurde die Steganlage, insbesondere für größere Boote, erweitert. Außerdem wurden vier Finnhütten mit Übernachtungsmöglichkeiten für Bootsfahrer mit eingeschränkten Schlafmöglichkeiten an Bord oder Wasserwanderer errichtet.

- Der Hafen ist auf mehreren Wegen erreichbar:
- Auf dem Wasserweg über den Mittellandkanal bei Kanal-km 163,6.
  - Auf dem Landweg mit dem Bus Haltestelle in der Nähe - 2 Buslinien mit Verbindung direkt zum Hauptbahnhof (Stadtzentrum)

Für Gastlieger gibt es im Hafen ausreichend Liegeplätze. Es können Boote jeglicher Größenordnung anlegen, auch 27 m Länge oder 6 m Breite sind in begrenztem Umfang kein Problem. Liegeplätze an den Kopfsteigen haben 2,50 m Wassertiefe.



Die Diesel-Bootstankstelle wird vom Hafemeister bedient. Sie ist in der Saison (1. April bis 30. Oktober) Montag bis Sonntag von 9.00 bis 20.00 Uhr geöffnet. Außerhalb der normalen Geschäftszeiten erreichbar unter Tel: 05 11 / 37 55 34 oder 01 73 17 34 48 8.

In unmittelbarer Nähe zum Hafen befinden sich zwei Supermärkte, sowie Sparkasse und Commerzbank.

## Yachthafen Hannover

Wertstraße 19, 30163 Hannover · Tel: 05 11 / 37 55 34 oder 01 73 17 34 48 8  
E-Mail: yachthafenhannover@t-online.de



# Klönschnack

Mitteilungen der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV) für Freunde der Traditionsschifffahrt

Nr. 37

Juni 2018

## Inhalt

Seite

Vorwort des DTMV-Vorsitzenden ..... 3

Die DTMV - Wir über uns ..... 5

Aufnahmeantrags-Formular der DTMV ..... 7

Maritime Veranstaltungen ..... 8

Aktuelles ..... 10

### Informationen für Traditionsschiffer

- Die Bedeutung der AIS Pflicht (Binnen) ..... 12

- Schiffe der DTMV: Neuvorstellung „Käte S“ ex Bacchus

- Meine „Tante Käte“ ..... 15

### Informationen für Traditionsschiffer

- Neue Sicherheitsverordnung für Traditionsschiffer unterzeichnet ..... 28

- Offshore Windparks ..... 29

- Polen für Pioniere ..... 30

### Berichte der Mitglieder

- Der Blitz im Saimasee ..... 32

### Wasserstraßen

- Vom Rhein zur Rhone ..... 37

### Aus dem Vereinsleben

- Ein neues Mitglied wird vorgestellt ..... 39

### Impressum

Herausgeber: Vorstand der Deutschen Traditions - Motorboot - Vereinigung e.V. (DTMV)

Erscheinungsweise: Zweimal jährlich (Frühjahr/Herbst)

Redaktion: Peter Meyer

Geschäftsstelle: Hilmar Bockhacker, Ferstenborgum 29, 26826 Weener

E-Mail: presse@dtmv-online.de

Internet: www.dtmv-online.de

Titelfoto: Martin Deymann

Text- und Fotobeiträge: Peter Meyer, Hilmar und Catharina Bockhacker, Henning Bossov,

Clemens Schröder, Till Andrzezejewski

Gestaltung: Grafik Team Werbeagentur, Mühlenweg 5, 26789 Leer (Ostfriesland)

Anzeigen : Tel.: 04 91 - 9 25 55 - 0, Fax: 04 91 - 9 25 55 - 26 · e-mail: info@grafikteam.de

Druck : Grafik-Team Werbeagentur, Johanne Olmanns Druckkontor Linden



Spezial-Werkstatt  
für Außenbord- und  
Innenbordmotoren  
aller Marken

**MERCURY**  
Vertragshändler

- Neue und gebrauchte Motoren
- Marinisierungssätze
- Ersatzteile
- Zubehör
- Trailerslip



**Service  
rund ums Boot  
auf 7500 qm**

- Winterlager  
in der Halle  
oder Frei-  
fläche
- Boots-  
zubehör  
von A - Z

Inh. Johann Meyer · Petkumer Str. 189 · 26725 Emden · Tel.: 0 49 21-97 93 09 · Fax: 92 92 95  
www.motor-meyer.de · info@motor-meyer.de

- **Spryhoods und Persenning**  
inkl. Gestänge
- **Yachtsegel**
- **Main Drop Systeme**
- **LKW-Planen**
- **Markisen• Abdeckplanen**
- **Spleis- und Taklerarbeiten**
- **Windschutz** • **International Yachtfarben**
- **Freizeit- und Wassersportbekleidung**
- **Schuhe, Pullover, Jacken, Westen, Olzeng,**  
*Seemannspullover u. v. m.*
- **Boots- und Yachtbedarf**
- **Maritime Geschenkartikel**

**Salverius Nachf. GmbH**

Inhaber Thorsten Vollborth & Ingo Battermann  
Neue Str. 20 (Altstadt) · 26789 Leer / Ostfriesland  
Tel.: 04 91 - 28 74 · Fax: 04 91 - 99 23 24 9  
salverius@t-online.de

**Alles  
für  
Skipper!**



## Vorwort

### Liebe Freunde der Traditionsschiffahrt

die neue Ausgabe des Klönschnacks ist wieder da! Wir haben so denke ich und die weiteren Vorstandsmitglieder guten Grund an der nun schon langjährigen Tradition unserer Vereinsmitteilungen im halbjährigen Rhythmus, festzuhalten und damit eine Bindung zu unserer Leserschaft zu fördern.

Die Traditionsschiffahrt und Ihre Bewunderer werden auch in diesem Jahr wieder staunend und hochachtungsvoll auf den Kaimauern, Deichen und Aussichtspunkten inspiriert auf unsere Schiffe schauen und Ihr sollt es ruhig genießen wenn denn, hoffentlich häufig, ein anerkennendes Wort an Euch gerichtet wird. Ihr habt es Euch bestimmt mit erheblicher Anstrengung verdient! Auch wenn aus welchen Gründen auch immer einmal der Pflege- und Lackierzustand nicht ganz optimal ist, genießt es trotzdem und seid freundlich mit Euch selbst. Es kommt bestimmt auch wieder ein besseres Jahr oder auch eine helfende Hand.



In diesem Jahr wollen wir vom letzten Augustwochenende in Appingedam, nach Weener zum maritimen Flohmarkt, dann nach Papenburg zum Hafenfest und weiter nach Haren/ Ems zu den Pünteragen fahren, im Rahmen dessen auch unser Jahrestreffen stattfinden wird. Zahlreiche Schiffe haben sich schon angemeldet und wollen dieses Kette von maritimen Treffen und Veranstaltungen aktiv begleiten, darauf freuen wir uns sehr, fährt doch mit, zumindest einen Teil der Strecke!

Unsere Jungendabteilung hat wieder einmal nach geraumer Zeit Zuwachs bekommen und eine 13-jährige hat einen Aufnahmeartrag gestellt (natürlich Ihre Eltern) Es ist herrlich zu sehen wie begeistert das Mädchen mit Booten umgeht und wie leicht sie alles erlernt. Hoffentlich macht der Fall Schule und die alten Schiffe bekommen wieder junges Blut an Bord.

An dieser Stelle wünscht Euch der gesamte Vorstand vor allem gute Gesundheit, eine tolle Saison und viel Wasser unter einem sonnigen Himmel. ☼

Euer Hilmar Bockhacker  
1. Vorsitzender DTMV

# Service rund ums Boot

Wir haben den Antrieb:

Einbaudiesel  
Getriebe  
Wellenanlagen

Durchführung von:  
Schiffsreparaturen  
Motorinstandsetzung

Propeller

Kupplungen

Außenborde

Direkt am Wasser  
Citynähe – 300 m  
v. Delft



## HÖPPNER

### Maschinen- und Waagenbau

Am Neptundock · 26723 Emden · Tel. 0 49 21 / 2 27 76 · Fax 0 49 21 / 3 38 14

Email: [hoepnerco@web.de](mailto:hoepnerco@web.de)

# Am nassen Dreieck

## Cafe , Restaurant

## Zimmervermietung

## Bootsanleger

## Hafenterrasse

- gutbürgerliche Küche
- Fischspezialitäten
- selbstgebackener Kuchen
- Frühstück mit Anmeldung
- tägl. ab 11 Uhr geöffnet
- warme Küche 12-21 Uhr

Am Hafen 15, 48477 Hörstel, Tel/Fax. 05459/1571

E-Mail: [info@am-nassen-dreieck.de](mailto:info@am-nassen-dreieck.de)

Homepage: [am-nassen-dreieck.de](http://am-nassen-dreieck.de)

## Die DTMV - Wir über uns

### Wir über uns

### Gründung und Zielsetzung

Die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V. (DTMV) ist ein Zusammenschluss von Eignern mit mindestens 50 Jahre alten Motorfahrzeugen. Weitere Freunde der Traditionsschifffahrt, ob mit jüngeren Wasserfahrzeugen oder auch ohne Boot, sind gleichermaßen als fördernde Mitglieder willkommen.

Die DTMV hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag zum Erhalt und zur Pflege des maritimen Kulturerbes zu leisten. Zugleich wird auch die Tradition des motorisierten Fahrenwassersports mit dem Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern unterstützt. Die Sicherheit an Bord und der Schutz der Umwelt werden gefördert. Die Schiffe und Boote der DTMV sind europaweit unterwegs, und sie zeigen mit ihren traditionellen Fahrzeugen „Flagge“ (Stander) bei sportlichen und kulturellen Veranstaltungen. Hierzu zählen u.a. die jährlich ausgeschriebene Zielfahrt der DTMV, die auch der Tatsache Rechnung tragen soll, dass die Mitglieder über das gesamte In- sowie teilweise Ausland verstreut beheimatet sind. In diesem Jahr werden die Schiffe der DTMV wieder ein großes Pensum hinter sich bringen. Die Anzahl der steigenden Einladungen in Ost und West zeigt auch, welchen touristischen Wert diese Schiffe für die Städte und deren „Kassen“ haben. Unsere Politiker sollten darauf achten, dass es den Eignern möglich bleibt, an diesen Veranstaltungen teilzunehmen. Denn im Falle der DTMV handelt es sich ausschließlich um Familienschiffe (Privatschiffe). In den seltensten Fällen gewähren die Städte für die Anreise einen Spritzzuschuss. Die Skipper tragen die Kosten also selbst. Trotz der zunehmenden Schwierigkeiten, die aktuellen und zukünftigen technischen und rechtlichen Anforderungen an alle Schiffe umzusetzen, wächst unsere Gemeinschaft, nicht zuletzt wegen des intensiven Austausches und der gegenseitigen Hilfen in Rat und Tat. Manche jüngeren Mitglieder verwirklichen einen

Lebensraum schon recht früh, andere setzen sich zur Ruhe und verbringen nun viel Zeit auf ihren alten Schätzchen und setzen immer wieder verschobene Fahrträume um.

Unter dem Motto „Wir auf dem Wasser“ legt die DTMV großen Wert auf eine gute Partnerschaft mit der Berufsschifffahrt. Das erklärt sich auch aus der Mitgliedschaft, denn ein großer Teil unserer Mitglieder schipperte einst beruflich auf Flüssen, Kanälen und Meeren. Als überregional organisierter Wassersportverein ist die DTMV Mitglied im Deutschen Motorbootverband e.V. (DMYV), dessen Präsident einst die Idee hatte, diese Vereinigung ins Leben zu rufen.

Unter Berücksichtigung der vergleichbaren Zielsetzung hat die DTMV kooperative Mitgliedschaften auf Gegenseitigkeit vereinbart mit

- dem Förderverein „Maritimer Denkmalschutz e.V.“ (MDS) in Bremen/Lehr, Ostfriesland,
- der britischen Traditionsschiffvereinigung The Barge Association (DBA),
- der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschifffahrt und Betreiberin des historischen Hafens Berlin an der Mühlendamm Schleuse,
- dem Schweizerischen Schleusenschiffer Klub (SSK),
- dem Förderverein Traditionsschiff Prinz-Heinrich e.V., Historischer Ems-Borkumer Dampfer von 1909, Leer, sowie
- dem Förderverein Deutsche Museums-werft e.V., Köln.
- Schipper-Klotje Leer e.V.

Die DTMV wurde im Juli 1998 in Leer gegründet. Die DTMV ist im Vereinsregister bei dem für Leer zuständigen Amtsgericht Aurich eingetragen und vom zuständigen Finanzamt als gemeinnütziger Verein im Sinne des Steuerrechts anerkannt (Abzugsfähigkeit von Spenden).

**„Klionschnack“**

Halbjährlich (Frühjahr und Herbst) gibt die DTMV in Zusammenarbeit mit einer Fachagentur „Klionschnack“ - Mitteilungen für Freunde der Traditionsschiffahrt - heraus. Diese Schrift enthält jeweils aktuelle Informationen, Berichte der Mitglieder und Fachbeiträge von Gastautoren. „Klionschnack“ erscheint mit einer Auflage von 2.000 und wird gezielt an Verbände und Institutionen sowie Freunde der Traditionsschiffahrt kostenlos abgegeben. Mit „Klionschnack“ zeigt die DTMV Flagge auf der „boot“ in Düsseldorf, der „hanseboot“ in Hamburg.

Ausbildung oder dienstleistend)  
 - Jugendmitglieder ( 7 bis 18 Jahre) = 5 Euro  
 - Kinder von Mitgliedern (bis 6 Jahre)  
 sind beitragsfrei

**Geschäftsstelle**

1. Vorsitzender:  
 Frank-Hilmar Bockhacker  
 Feerstenborgum 29, 26826 Weener  
**Website der DTMV:** www.dtmv-online.de  
 DTMV-Bankverbindung:  
 Ostfriesische Volksbank Leer  
 (BLZ 285 900 75) Konto 108 847 00)  
 IBAN Nr. = DE 932 859 007 500 108 847 00  
 BIC Nr. = GENODEF 1 LER

**Mitgliedschaft**

Nach der DTMV-Satzung sind natürliche - gleich welchen Alters - und juristische Personen als Mitglieder willkommen, die sich als Freunde der Traditionsschiffahrt der Zielsetzung der Vereinigung verbunden fühlen. Dies als „aktive“ Traditionsschiffer sowie deren Partner und Familienangehörige mit einem traditionellen Wasserfahrzeug (50 Jahre und älter) oder als „fördernde“ Mitglieder - mit vollen Stimmrecht - ohne bzw. mit einem jüngeren Schiff/Boot.

Zur Zeit sind in der DTMV etwa 140 Mitglieder mit ca. 90 Schiffen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden, Norwegen, Irland und Portugal organisiert. Die Tendenz ist steigend.

Die zu zahlenden Beiträge :  
 - Aufnahmegebühr = 55 Euro  
 (einmalig, je Schiff/Boot)

- Jahresbeitrag für Schiffs-/ Bootseigner = 54 Euro  
 - Jahresbeitrag für Mitglieder ohne Schiff/Boot = 45 Euro  
 - Jahresbeitrag für Partnermitglieder sowie für junge Erwachsene = 25 Euro  
 (bis zum 25. Lebensjahr, soweit in der

**Aufnahmeantrag für die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e. V. (DTMV)**



**Geschäftsstelle:** Hilmar Bockhacker, Feerstenborgum 29, 26826 Weener, Tel.: 0177-8877665 Email: hilmar.bockhacker@web.de

Name:	_____	Beruf:	_____
Vorname:	_____	Telefon:	_____
Straße:	_____	Fax:	_____
PLZ/Ort:	_____	Mobil Tel.:	_____
Geb.-Datum:	_____	Email:	_____
Nationalität:	_____	Homepage:	_____
Ich bin Bootseigner:	ja / nein	Club/Heimathafen:	_____
Bootsname:	_____	Boots-Typ:	_____
Baujahr :	_____	Bootswertf.:	_____
Baumaterial:	_____	Länge:	_____
+ Aufbau:	_____	Breite:	_____
Motor/Typ:	_____	Tiefgang:	_____
PS / KW:	_____	Verdrängung:	_____
Ich besitze folgende Führerscheine/Patente:	_____		
Mein Boot ist beim DMV/VDSV registriert unter der Nr. _____	_____		
Mein Boot ist im Seeschiffs-/Binnenschiffsregister eingetragen unter der Nr. _____	_____		
Mein Boot ist haftpflichtversichert bei der Versicherung: _____	_____		
Ich beantrage die Aufnahme in die DTMV:	1) als aktives Mitglied mit Boot,	2) als förderndes Mitglied ohne Boot,	(Nichtzutreffendes bitte streichen)
Ich erkenne die Satzung der DTMV an.	3) als Partnermitglied.		
Ich stimme zu:	_____		
a) der vereinsinternen Weitergabe von persönlichen Daten (Name, Anschrift, Telefonnummer) sowie Schiffsdaten	_____		
b) der Veröffentlichung des Schiffsnamens, ggf. mit Bild, Eigener-Name und Schiffsdaten	_____		
_____ den	Unterschrift: _____		
Nur von der DTMV auszufüllen:			
Vorstandsbeschluss am:	_____		
Aufnahme ab:	_____		
Ablehnung mit Begründung:	_____		
_____	Unterschrift 1. Vorsitzender: _____		

## Maritime Veranstaltungen

Die DTMV informiert im Folgenden über ein paar maritime Veranstaltungen, an denen auch Mitglieder teilnehmen können/sollten. Eine Zielfahrt von Weener aus via Halenest in Papenburg zu den Püntetage in Haren ist geplant. Anmelden mit Schiffsnamen sowie Länge und Breite des Schiffes bitte bei Peter Meyer, mail: [pmeyer4294@aol.com](mailto:pmeyer4294@aol.com), Tel mobil.: 0172-3125445.

### Appingedam

Am 24. 25 und 26. August ist es wieder Shanty-Mania in Appingedam. Während dieser dreitägigen Veranstaltung begrüßen wir insgesamt rund 45.000 Besucher. Das historische Zentrum von Appingedam bietet damit eine einzigartige Atmosphäre. Während des 15.Jahrgangs präsentieren ca. 35 Gruppen und Chöre sich. Diese Zahlen machen Bie Dapp zum größten Folk & Seasongsfestival in Europa. Neben den vielen Shanty Auftritten finden auch mehrere andere Aktivitäten statt. Dieses Jahr gibt es einen maritimen Markt, wo Sie u.a. einzigartiges (Antikes)Seefahrer-Zeug finden. Es gibt auch viele Workshops und Aktivitäten, woran Sie kostenlos teilnehmen können. Und, wie jedes Jahr, bieten wir auch in diesem Jahr wieder die Möglichkeit, eine Bootfahrt mit Shantygruppen an Bord, durch die Kanäle von Appingedam zu geniessen. Damit erleben Sie am besten die Schönheit unserer Stadt!

<http://www.biedaip.nl/>

### Weener

Maritimer Flohmarkt am 02.09.2018 im Hafen in Weener  
<https://halen55-weener.de/>

### Papenburg

Ein weiteres Mal geben sich **traditionelle Schiffe** in Papenburg ein Stelldichein. Am Freitag, den 8. September 2018, erwarten wir stündlich neue Schiffe, die in den Papenburger Hafen einlaufen. Rund um das „Forum Alte Werft“, im Touristikhafen, auf dem Haupt- sowie im Turmkanal werden die Traditionsschiffe ihre Liegeplätze finden. Neben den zahlreichen Schiffen und maritimen Momenten, wird das Hafenfest durch ein **buntes und kurzweiliges Programm** abgerundet.

Weitere Informationen

<http://www.hafenfest-papenburg.de/>

### Haren

**Harener Püntetage starten mit Mausshow – Gratis-Open-Air mit den „Bad Boys“ der Neuen Deutschen Welle**

Am 15. und 16. September 2018 feiert die Stadt wieder ihr traditionelles Stadtfest, die Harener Püntetage. Dann verwandeln sich die Emswiesen zwischen Schleusenstraße und Alter Hafen in eine maritime Festmeile, die zum Bummeln, Mitmachen und Genießen einlädt und an die Ursprünge der Schifferstadt erinnern soll. Die Bandbreite der geplanten Aktionen und Stände in unmittelbarer Nähe zur Ems wird auch diesjährig groß sein. Mitorganisator Dieter Pohlmann: „Als Rahmenprogramm setzen wir wieder auf einen bewährten Mix aus traditionellen Handwerksständen, Spielaktionen für Kinder sowie Verkaufs-, Informations- und Imbissständen. Angereichert

## Maritime Veranstaltungen

wird das zweitägige Programm der Püntetage auch dieses Mal mit besonderen Highlights. Im Rahmen des diesjährigen 30. Partnerschaftsjubiläums mit der französischen Stadt Andrézy wird es auf den Emswiesen unter anderem einen französischen Markt mit typischen Produkten des Nachbarlandes geben.

Den offiziellen Startschuss für das Event wird Bürgermeister Markus Honnigfort am Samstagmorgen gemeinsam mit der Maus und Shaun dem Schaf geben. „Erstmal eröffnen wir die Püntetage mit einem speziell auf Kinder zugeschnittenen Minnackprogramm der bekannnten Lach- und Sachgeschichten, zu dem natürlich auch Eltern und Großeltern herzlich eingeladen sind“, so der Rathauschef.

Ein weiteres Highlight dürfte der Auftritt von „Extrabreit“ am Samstagabend sein. Die Band um Sänger Kai Havazi mischte in den 80zignern die „Neue Deutsche Welle“-Szene mit provokantrockigen Liedern auf und genießt mit Songs wie „Hurra, hurra die Schule brennt“ oder „Flieger, grüß mir die Sonne“ auch im 40. Jahr ihres Bestehens Kultstatus. Wie schon auf den letzten Püntetagen 2015 ist der Eintritt für das Open-Air-Konzert für Besucher frei. „Unsere Planungen für die Püntetage laufen derzeit auf Hochtouren“, so Pohlmann. In den kommenden Wochen sollen noch weitere Programmpunkte für das Festwochenende festgezurrt werden, Details möchten er und Honnigfort aber erst später verraten, nur so viel sei sicher: „Auf den Emswiesen kommen kleine, wie große Besucher wieder voll auf ihre Kosten.“

[http://www.haren.de/aktuelles/haren\\_ems\\_freut\\_sich\\_auf\\_die\\_puente\\_tage.html](http://www.haren.de/aktuelles/haren_ems_freut_sich_auf_die_puente_tage.html)



*... wir freuen uns auf Ihren Besuch!*

- Zimmervermittlung
- Pauschalarrangements
- Teeseminare
- Angelgaschkarten
- Radwandertipps
- Veranstaltungsinweise
- moderner Yachthafen
- preisgünstige Liegeplätze
- Wäschsalon
- moderner Waschplatz
- Bootslift bis 20 t, Slipanlage
- 3200 qm Winterhallenlager
- Bunkerstation D+S, Fäkalentsorgung
- Anbindung an Binnengewässer und Nordsee
- Entsorgung von Altdiöl und Bilgenwasser

**Tourist Information**  
Tel. 04951/305-500

**Schleuse**  
Tel. 04951/1691

**Hafen und Tourismus GmbH Weener**  
Osterstraße 1 • 26826 Weener (Ems)  
Tel. 04951/ 305-500 • Fax 04951/ 305-900 • [www.weener.de](http://www.weener.de) • [tourismus@weener.de](mailto:tourismus@weener.de)

10. - 24.06.	Kieler Woche
28.06. - 01.07.	WE an der Jade in Wilhelmshaven
13. - 15.07.	Emden-Hafenfest am Delft
27. - 30.07.	DBG-Ruhrorter Hafenfest
09. - 12.08.	Hanse Sail Rostock
24. - 26.08.	Shanty-Mania Appingedam NL
02.09.	Maritimer Flohmarkt Weener
07. - 09.09.	Hafenfest Papenburg
15. - 16.09.	Harener Püntertage in Haren/Ems

**DTMV – Stammtische**

Süd	28.07.	Saargemünd	Info: K. Fritzsche 06372/3862
Nord	05.10.	Weener	Info: H. Bockhacker 0177/8877665
Harz/Heide	26.10.	Meine	Info: P. Meyer 0173/3125445
West	27.10.	Dbg Ruhrtort	Info: O. Kratz 0157/76330207

**Aktuelles**

**Montag, 29. Januar 2018 18:32**  
**Neuigkeiten zum Heckschiff Fortuna II.**

Der Rumpf liegt weiterhin unverändert und mittlerweile etwas verwahrt im Hafen des niederländischen Ortes Zuidbroek. Die Umbauarbeiten sind offenbar schon seit langer Zeit zum Stillstand gekommen.

Mittwoch, 17. Januar 2018 18:22

**Suchmeldung:**

**wer kann helfen ??**

JOHANNES 1908 als Jagtschoner auf Rügen gebaut bis 1980 als JOHANNES Farsund/N. in Norwegen noch als Frachtmotorschiff in Fahrt, heute angeblich aufliegend.

**Club Nautique 'L'EAU-REINE'**  
 PAVILLON BLEU  
 Vallée de la SARRE  
**SARREGUEMINES WITTRING**



Port de Plaisance  
 capitainerie  
 03 87 95 66 99  
 pauline-cn@orange.fr  
 www.leau-reine.fr



C.N. "L'Eau-Reine"  
 Penche "Pauline"  
 rue du Colonel Cazal  
 SARREGUEMINES  
 57200



Siège social:  
 56 rue principale  
 57910  
 ROTH-HAMBACH  
 03 87 95 51 38

**Wir feiern unser 25. Jubiläum!**

**1993 – 2018**

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Wassersportfreunde,

Seit 25 Jahren gibt es den **Club Nautique L'Eau-Reine** auf dem Saarkanal und an der Saar. Seit 25 Jahren bestimmen Spaß am Wassersport, Spaß an Unternehmungen, Harmonie in der Gemeinschaft, partnerschaftliche Nachbarschaft an der Saar - unser Hobby, das muss gefeiert werden.

Unser Yachtclub L'Eau-Reine wird eine Sternfahrt nach Saargemünd organisieren sowie ein Skipper Abend am Samstag, den 28. Juli 2018.

Am Sonntag, den 29. Juli 2018 werden die Pokale der Sternfahrt überreicht.

Verschiedene Veranstaltungen werden das ganze Wochenende über an und auf der Saar stattfinden.

Wir laden Sie zu unserer Jubiläumfeier an,

**Samstag, den 28. Juli 2018 und Sonntag, den 29. Juli 2018**

In unserem Yachthafen Saargemünd,  
**rue du Colonel Cazal, F-57200 SARREGUEMINES**  
 zu Rückblick auf 25 Jahre Wassersport an der Saar herzlich ein.

Für Essen und Trinken ist gesorgt.

An diesem Wochenende bieten wir natürlich unseren Gästen die Liegeplätze kostenfrei an.

**Um Anmeldung wird gebeten an unsere Capitainerie.**

- Tel.Nr.: 0033 3 87 95 66 99 oder 0033 6 10 02 32 71 ggf. Mitteilung auf Anrufbeantworter hinterlassen
- oder per Email an [pauline-cn@orange.fr](mailto:pauline-cn@orange.fr)

Näheres zu unserem Verein siehe unsere Homepage [www.leau-reine.fr](http://www.leau-reine.fr).

Mit herzlichen Grüßen

Jean-Yves HAUS, Vorsitzender

association loi 1908 inscrite au registre du tribunal de Sarreguemines sous le n° 1122 volume XXI

### Die Bedeutung der „AIS-Pflicht“ (Binnen) für Nutzer traditioneller Schiffe

Durch die im letzten Jahr eingeführte sogenannte AIS-Pflicht (Binnen) für fast alle Schiffe werden wir Eigner traditioneller Fahrzeuge vor die Aufgabe gestellt, unsere Schiffe möglicherweise mit einem entsprechenden Gerät ausrüsten zu müssen. Da gerade im privaten Bereich noch nicht alle Fahrzeuge mit diesen Transpondern ausgerüstet wurden und behördliche Karenzzeiten sicher nicht ewig wahren, soll dieser Beitrag klären, welche Eigner sich ein solches Gerät anschaffen sollten.

Eigentümer als Instrument zur Kollisionsverhütung auf See erdacht und eingeführt, hat der Gesetzgeber erkannt, dass ein AIS-Gerät auch im Binnenbereich eine sehr effektive Navigationshilfe darstellt und das wirtschaftliche Fahren fördert.

Zunächst einmal das Grundsätzliche: Die Pflicht zur Benutzung eines automatischen Identifikationssystems ergibt sich aus § 4:07 der Binnenschiffahrtsstraßenordnung (BInSchStrO), sie gilt also nur auf Wasserstraßen, die dieser Verordnung unterliegen, sowie gemäß der RheinSchPV auf dem Rhein.

#### In welchem Wasserstraßenbereich fahre ich?

Dass die Regelung in einer Verordnung zu finden ist, die nur für bestimmte Gewässer gilt, bedeutet, dass wir uns zunächst einmal vergewissern müssen, in welchem Bereich der schiffbaren Gewässer wir uns bewegen. Schiffsführer, die sich auf Seeschiffahrtsstraßen befinden, unterliegen demnach keiner AIS-Pflicht.

#### Seeschiffahrtsstraße

Die „andere Verordnung“ nämlich, die Seeschiffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO), enthält keine Regelungen zum AIS. Die ergibt sich für den Seebereich nur aus der Schiffsicherheitsverordnung SchSV, welche direkt auf SOLAS Kapitel V Bezug nimmt. Daher sind fast alle Fahrzeuge unter 300 BRZ, egal ob See- oder Binnenschiffe, von der AIS-Pflicht ausgenommen. Da sich die Verhaltensvorschrift der SchSV direkt auf SOLAS und dessen BRZ-Regelung bezieht, dürfen die Führer der freizeitmäßig genutzten Binnenschiffe auf Seeschiffahrtsstraßen ihr bereits eingebautes AIS daher auch ausschalten lassen.

#### Binnenschiffahrtsstraße

Für die meisten Binnenschiffahrtsstraßen entstand jedoch tatsächlich die Pflicht, ein solches Gerät einzubauen. Ist es eingebaut, muss es dort auch in Betrieb gehalten werden, sonst drohen Bußgelder. Diese Pflicht dürfte auch viele traditionelle Schiffe tangieren. Da die BInSchStrO keine Sport-/Freizeitfahrzeuge kennt, wird lediglich zwischen Kleinfahrzeugen und übrigen Fahrzeugen (über 20 Metern Länge) unterschieden. Viele privat genutzte traditionelle Schiffe überschreiten die Kleinfahrzeuggrenze. Daher kommt ein großer Teil der Trad-Eigner um den Gedanken an AIS nicht herum.

Leider ist bei Überschreiten der Kleinfahrzeuggrenze zwingend ein Klasse A Gerät notwendig, welches von einer anerkannten Fachfirma eingebaut werden muss; der Gesetzgeber macht auch hier keinen Unterschied zwischen Freizeitschiffen und Berufsschiffen.

Auf nichtausrüstungspflichtigen Kleinfahrzeugen allerdings darf, sofern gewollt, ein sogenanntes Klasse B Gerät installiert werden, welches schon für geringes Geld (300 bis 400 Euro zu erwerben ist. Hier sei diesen Eignern aber gesagt, dass die Installation eines

automatischen Identifikationssystems immer und jederzeit das Benutzen von UKW-Funk verlangt. Ein Wermutstropfen: Das UBI-Zeugnis gilt für alle Binnenwasserstraßen, also auch für die Fahrt auf den Seeschiffahrtsstraßen bis zur Grenze der Seefahrt. Es ist für Kleinfahrzeugführer mit AIS also kein weiteres Funkzeugnis notwendig.

#### Die Binnen-ECDIS gehört zur Ausrüstungspflicht dazu

Ein weiteres Problem für Eigner von über 20 Meter langen Schiffen: Es wird zusätzlich zum AIS eine mit diesem Transponder gekoppelte Binnen-ECDIS verlangt. Hierbei handelt es sich um ein elektronisches System (Computer) mit unterlegter Karte der Wasserstraßen. Zusätzlich werden die AIS-Signale der anderen Schiffe übertragen, was in Kurvenbereichen, bei Begegnungsverboten oder zur Abschätzung von Wartezeiten vor Schleusen und dem damit verbundenen wirtschaftlichen Fahren interessant ist.

Eine Inland-ECDIS verursacht ebenfalls Kosten für Installation und die aktuellen Kartenwerke. Glücklicherweise gibt es zur Art des Systems nur empfehlende Hinweise, so dass man eine Inland-ECDIS mit jedem Heimcomputer „bauen“ kann, es müssen jedoch offizielle Karten gefahren werden und -wie gesagt- die AIS-Daten mit eingespielt werden können.

#### Zusammenfassung der Verpflichtungen

Dadurch, dass verschiedene gesetzliche Grundlagen, einmal für Binnenschiffahrtsstraßen, zum anderen für den Bereich der Seeschiffahrt vorliegen, ist die Frage nach einem AIS und ob es ein- oder ausgeschaltet werden darf/muss, auf den ersten Blick kompliziert. Doch letztendlich kommt es für uns nur auf drei Dinge an:

- Kleinfahrzeuge oder nicht?
- Binnenschiffahrtsstraße oder See?
- Vermessung nach BRZ für ehemalige Frachter?
- Binnenschiffahrtsstraße
- Seeschiffahrtsstraße
- Kleinfahrzeuge
- keine AIS-Pflicht
- Fahrzeuge >20m
- AIS-Pflicht + Inland-ECDIS
- Schiff unter 300/500 BRZ bzw. Sport-/Freizeitschiff
- keine AIS-Pflicht;
- wenn vorhanden: Ausschalten möglich
- Schiffsvermessung nach BRZ bzw. BRT (1:1)
- wenn >300 und Auslandsfahrt: AIS-Pflicht
- wenn >500: AIS-Pflicht

Für den Rhein können die oben genannten Binnenregelungen einfach übernommen werden.

Auf den wenigen Binnenschiffahrtsstraßen, für die es (noch) keine offiziellen Kartenwerke gibt (z.B. Weser oberhalb von Minden), ist ein AIS z.Zt. nicht erforderlich.

#### Was habe ich in Häfen und auf besonderen Wasserstraßen zu beachten?

In Häfen, die Teil einer Binnenschiffahrtsstraße sind, unterliegen die ausrüstungspflichtigen Fahrzeuge der Pflicht, ihr AIS weiterhin in Betrieb zu halten.



Besondere Wasserstraßen sind z.B. der Haren-Rütenbrock-Kanal oder der Ems-Jade-Kanal. Diese schiffbaren Wasserwege sind nicht Teil der Bundeswasserstraßen. Daher gelten hier auch nicht automatisch die BinschStro und die damit verbundene Pflicht zur AIS-Nutzung. Befahrensverordnungen regeln hier, ob die BinschStro gilt (z.B. auf den Kanälen, die vom NLWKN unterhalten werden), oder ob sie nicht gilt (z.B. auf den Kanälen der ostfriesischen Entwässerungsverbände). Sofern die BinschStro gilt, sagt der Wortlaut des § 4: 07 jedoch nichts über diese Wasserstraßen aus. Damit dürfte die AIS-Pflicht auch hier entfallen. Und um noch einen draufzusetzen: Der Hamburger Hafen ist ein besonderer Hafen mit eigener Hafenverkehrsordnung, die als ergänzendes Sozialgesetz zur SeeschStro zu sehen ist. Auch diese Verordnung sagt nichts über eine AIS-Pflicht aus. Lediglich in den Häfen Oorkaten und Zollenspieker gelten Bestimmungen der BinschStro, aber aufgrund des oben erklärten Wortlautes keine AIS-Pflicht. Das bedeutet, dass für Binnenschiffe im Hamburger Hafen keine AIS-Pflicht besteht.

#### **Aussichten**

Zusätzlich zu den Bedenken hinsichtlich des Datenschutzes kann man erkennen, dass die Einführung neuester elektronischer Hilfsmittel in althergebrachte Gesetze den schifffahrt-sinteressierten Laien und auch die Berufsschiffer nicht so schnell durchblicken lassen. Selbst auf behördlicher Ebene sind sich nicht alle Seiten einig und es ist gut möglich, dass dieser gesetzgeberische Flickenteppich noch nicht „zu Ende geregelt“ wurde. Die DTMV hat sich bereits mit der ZSUK in Mainz und mit dem Verkehrsminister in Verbindung gesetzt, um eine eventuelle Erleichterung im Bereich der untersuchungspflichtigen Fahrzeuge im privaten Bereich zu erlangen.

Till Andrzejewski

Abschnitt f.d. Redaktion:

Korresp. Anschrift: Dietrichsweg 59b, 26127 Oldenburg (Oldb), Tel. 0178/6345789

Genutzte Vorschriften:

- SeeschStro
- SOLAS Kap. V, deutsche und englische Version
- SchSV
- SchSG
- BinschStro
- BinschStroEV
- RheinschPV
- WaStrG
- BinschLUO
- Befahrensregeln Ems-Jade-Kanal
- Verordnung Haren-Rütenbrock-Kanal

Verordnung über den Verkehr mit Motorfahrzeugen auf den Gewässern des I. Entwässerungsverbandes Emden im Landkreis Aurich und der Stadt Emden sowie den Gewässern des Entwässerungsverbandes Oldersum/Ostfriesland in der Stadt Emden  
Verordnung über den Verkehr im Hamburger Hafen und auf anderen Gewässern (Hafenverkehrsordnung) vom 12. Juli 1979. **[2]**

## **Meine „Tante Käte“**

In dem DTMV Bildreportageband „Von historischen Schiffen & vom Leben auf dem Wasser berichte ich von der Nähe zum Wasser, einem neu skizzierten Lebensentwurf, dem Wunsch und Willen auf dem Wasser zu leben. Kein Hausboot, sondern ein Schiff muss sein, zum Fahren. Mal die kleine Hafenrundfahrt, einander mal die große Fahrt oder wie, es gerade jetzt aussieht ein vollständiger Umzug. Und historisch muss es sein.

Während der Produktion des DTMV Bildreportagebandes habe ich viel gelernt. Über Schiffe, Technik, Regularien und was gute und schlechte Liegeplätze ausmacht. Und hier begann eine lange Reise zum eigenen Schiff. Eine Geschichte, die Dank aller DTMV Kollegen, die mich unterstützen eine Erfolgsernte wurde.

Sinngemäß sprach ich in dem Buch darüber, dass die Menschen, die sich für das Leben auf dem Wasser entscheiden einen sehr festen Willen und einen ausgeprägten Starrsinn brauchen, um alle Hürden und Widerstände, die von Behörden, Gerichten und Hafeninfrastrukturbetreiber in den Weg gestellt werden mit Erfolg zu überwinden. So war damals, vor drei, vier Jahren, meine etwas schlichte Sicht auf die Dinge. Heute weiß ich, es ist ein noch härterer und steiniger Weg, als erwartet. Und oft genug kam ich an einen Punkt, an dem ich verzweifelt dachte ‚Dat ward nix‘. Gescheitert dachte ich. Zugegeben, die Ausgangslage in meinem Fall hat schon ziemlich gekrängt.

First things first. Wie finde ich das passende Schiff? Meine Vorstellung war klar. Eine Luxe Motor soll es sein. Mit großem Steuerhaus und am besten 24,99 m lang. Der naive Wunsch war in erster

der Ästhetik dieses wunderschönen Schiffstyps geschuldet und der großartigen Möglichkeiten den ehemaligen Frachtraum in eine bewohnbare Kabinenstruktur zu wandeln. Nach vielen langen Gesprächen war ich schnell bei einem Idealmaß von 19,99 m angekommen. Denn die nötigen Patente, Ausrüstungs- und SUK-Pflicht hätten den Aufwand in Punkto Zeit und Geld dramatisch gesteigert.

Wo und wie findet man sein Schiff? Die Wege, die ich ging waren sehr unterschiedlich. Die großen einschlägigen Plattformen im Internet habe ich genutzt, im schiffigen Freundes- und Bekanntenkreis habe ich rumgefragt, dank meiner Nähe zur Stiftung Hamburg maritim habe ich die Kontakte zu den Hamburger Museumsstäben genutzt. Bin durch die Häfen von Amsterdam und Groningen geschlichen, um nach „Te Koop“ Schildern in den Steuerhäusern Ausschau zu halten. Einige DTMV Kollegen standen immer mit Rat und Tat zur Seite und kamen immer wieder mit etwas neuem um die Ecke. Gut erinnere ich eine längliche Bahnfahrt mit Peter Meyer, der aus endlosen Erfahrungen als Berufsschiffer schöpft und mir darüber wertvolle Perspektiven eröffnete. Diese neuen Perspektiven haben mir gezeigt, dass die Ästhetik nichts taugt, solange das Schiff nicht als etwas Ganzes gesehen und respektiert wird. Das hat alles verändert. Habe Schiffe gesehen, die, wie traumige Wracks verkommen und vermoost auf ihren Untergang warteten. Mit etwas Phantasie und viel handwerklichen Können und irrsinnig viel Zeit, könnte man Träume realisieren. Habe ich das Zeug dazu? Phantasie, ja. Zeit, nein. Sofort war klar: vergiss' es. Der Blick richtete sich also auf Schiffe, die in einen guten tech-

nischen Zustand und soweit zum Wohnen ausgebaut sind, dass ich zwar handwerklich einiges zu tun habe, um ‚ein Schiff zu ‚mein Schiff‘ werden zu lassen. Schließlich bin ich noch voll im Job und wegen dessen viel am Reisen. Wäre der Aufwand zu groß - davon bin ich überzeugt - dann wäre das Projekt sehr schnell zu einem gescheiterten Lebenstraum geworden.

Oft bin ich in Weener am Hafen entlang geschlendert, habe mir die Schiffe angesehen, die das übliche „Zu Verkaufe“- Schild im Fenster hatten. Oft kam ich einem bescheid, fast zierlichen Schiff vorbei gegangen, habe es zwar wahrgenommen, aber nicht in Erwägung gezogen. Bis ich dann im September 2016 den Schlüssel zur Besichtigung abholte und mit Schlafsack und Matratze das Schiff in einer Art Camping modus bewohnte. Zwei Wochen lang untersuchte ich das Schiff mit seiner Technik und seinem Komfort. Alle Pumpen, Leitungen, Aggregate, Räume, Stauräume hatte ich damals untersucht.

Während ich anfangs noch fremdeltete ich die Klugheit dieses Schiffes, das damals noch auf den Namen BACCHUS hörte, nach zwei Wochen begriffen. Das Schiff ist 18,00 m lang, 3,60 m breit, geht 1,00 m tief und hat eine Durchfahrtshöhe von 3,40 m bei gelegtem Mast. Sonst 5,50 m. Ausgestattet ist das es mit einer IHC D-358 Hauptmaschine. Sechs Zylinder, 6l Hubraum, 100 PS. Ich hatte mich verliebt. Zwar auf den zweiten Blick, dafür hat sich seit dem eine sehr innige Beziehung zwischen ihr und mir entwickelt. Von Beginn an, als ich das Innere des Schiffes erstmals sah, war ich begeistert von den runden organischen Formen und dem Fehlen von rechten Winkeln. So bleiben die Räume optisch immer spannend, nie wird es langweilig. Die Kabinenstruktur vermeidet Verkehrsflächen, wie Flure. So verbindet

das Bad den Salon mit der Gästekabine. Das Schiff hat eine kompakte, aber für die Arbeitsabläufe des Kochens optimierte offene Kombüse zum Salon. Alles ist nur einen Handgriff entfernt. Selbst bei aufwändigen Kochen mit mehreren Freunden ist das kein Thema. Eine kleine zweckmäßige Eignerkabine mit großem und Sehr großen Schrank und Staumöglichkeiten. Das Volumen wird perfekt genutzt. Ein großes Bad mit großer Dusche ist das LTüpfelchen des Interieurs.

Es folgten die üblichen Verhandlungen mit der Witwe des vorherigen Eigners. Wir wurden uns ziemlich schnell einig. Wichtiger Punkt, die Technik muss in Ordnung sein und der Rumpf muss in Ordnung sein, damit der Kaufvertrag zustande kommt.

Bis hierhin war alles einfach, ab jetzt wird es kompliziert. Als erstes geht es an die Finanzierung. Nach dem ersten Termin mit meiner Betreuerin bei meiner Hausbank, ist sie begeistert von dem Plan, will ein gutes Finanzierungsangebot für mich mit ihrem Kreditabteilungsleiter für mich rausschlagen und kommt nach einer kurzen Zeit auf mich zu. Enttäuscht. Den Abteilungsleiter konnte sie nicht für die Finanzierung gewinnen. Fast zehn Prozent über sieben Jahre. Das ist Wucher, grenzt an Betrug. Beim verlassen der Filiale stolpere ich über einen Werbeaufsteller, der mit freundlichen „einkommträgendwasprozent für Ihre neue Immobilie“ wirbt.

Als nächstes versuche ich es bei der Bank für die Schifffahrt. Die Konditionen sind deutlich besser, aber richtige Euphorie will nicht aufkommen. „Ach ja, für Privat und Wohnen. Würden wir zwar machen, aber ...“. Dann eben nicht. Einem Tipp folgend fand ich eine Volksbank, die mich mit freundlichem Selbstverständnis begrüßte,



**Jahrelange Erfahrung.**

**Für Ihre Sicherheit.**

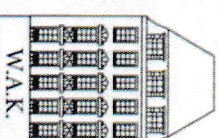
## Sportboot-Versicherung

**WESER-ASSEKURANZ-KONTOR**

28195 Bremen | Violentstraße 43

Tel.: 0421-369 11-0

[www.weser-assekuranz.de](http://www.weser-assekuranz.de)



# TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Vertrausrüstung

Notkestraße 97  
22607 Hamburg

Tel.: 040 - 88 90 100  
Fax: 040 - 88 90 1011

toplicht@toplicht.de

Öffnungszeiten:  
Mo - Fr: 09.00 - 18.00 Uhr  
Sa: 09.00 - 13.00 Uhr



„Der kleine Brauner“  
Kostenlose Katalog-  
bestellung und Webshop  
[www.toplicht.de](http://www.toplicht.de)

## Neuvorstellung „Käte S“ ex Bacchus



mich zuvorkommend behandelt und mir faire Konditionen anbietet. Mein neuer Betreuer und ich sind uns sofort sympathisch. Während wir an der Finanzierung tüfteln reden wir viel Persönliches und Privates miteinander. Nach einigen Besuchen bei meiner neuen Bank, sagte mein Betreuer einmal „Man, Schröder, du bist mein liebster Kunde, ich versuch' mal für dich noch etwas mehr rauszuholen.“ Er versuche es und es ging noch was.

Finanzierung steht, nun geht es an die Wertf und die Behörden. Im Oktober versuche ich mit einiger Hilfe einen Werttermin in der Nähe zu bekommen. Wieder eine Enttäuschung, entweder werden Schiffe meiner Art bei den Werten nicht angenommen oder nur mit langen Wartezeiten. Ab März 2018 bin ich auf der Warteliste, weil die Wertf über den Winter mit den Bäderschiffen ausgelastet ist. Was bleibt mir anderes übrig, als zu warten.

Während des Wartens kann ich mich der nächsten Herausforderung zuwenden. Und die geht so:

Das Schiff gehört einer Schweizer Witwe, die es von ihrem verstorbenen Ehemann geerbt hat. Gleichzeitig ist es in Holland mit Heimathafen Harlingen im Schiffsregister eingetragen. Um das Schiff als Sicherheit für die Bank einsetzen zu können, muss es in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sein. Also muss es behördlich überführt werden. Nach langem hin und her mit der Bank und den deutschen Behörden wird der Weg ins Seeschiffsregister beschritten.

Dafür müssen zunächst Schweizer Notare dem Niederländischen Schiffsregister die veränderten Eigentumsverhältnisse nachweisen, diese werden notiert und dokumentiert. Das hat Monate gedauert. Nun kann – wieder durch Schweizer Notare – die Löschung beantragt werden. Es wird eine Autorisierung im Namen des Königs

## Ahoi Emden

### Kurs auf den Emder Binnenhafen

Legen Sie Ihr Schiff im Emder Ratsdelft an

- günstige Liegeplätze (Tages-, Monats- und Saisonlieger)
- Toiletten und Duschen
- Strom- und Wasserversorgung
- Fäkalschlammensorgung
- Ladestation für E-Bikes

Das Tor zum Binnenhafen:  
Die Nesserlander Schleuse  
ist wieder geöffnet!



[www.ag-ems.de](http://www.ag-ems.de)

ausgestellt und es kann gelöscht werden. Wieder dauert es ewig.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie muss einen Schiffsmessbrief ausstellen. Da das Schiff kürzer als 24 m ist, gilt das vereinfachte Verfahren. Zu meinem Glück. Das BSH stellt das Formular samt Anleitung im Internet zur Verfügung. Rasch ist es ausgefüllt und mit zwei Fotos und zwei Skizzen ohne Maßstab geht es per Post ans BSH. Nach einiger Zeit liegt ein Schreiben in der Post:

Sehr geehrter Herr Schröder, [...] damit kann ich so nichts anfangen. Ist der Flaggenmast fest oder gesteckt. Es muss festgestellt werden, ob die Länge zwischen den Loten gleich die Länge über Alles ist. [...]

Mit freundlichen Grüßen,

Der Mast ist gesteckt. Wieder vergeht Zeit bis mich Post vom BSH erreicht. Ich lese auf der ersten Seite, dass der Schiffsmessbrief an das Hamburger Amtsgericht übergeben wurde. Die Zweite Seite ist der

Gebührenbescheid. 115 Euro seien für die Ausstellung zu Zahlen und weitere 100 Euro für die Vermessung an sich. Na denn. Es ist bereits April, als das Amtsgericht Hamburg ein Aktenzeichen zuteilt und mich auffordert ergänzend die

Löschungsurkunde, einen Nachweis meiner Existenz und den Kaufvertrag für das Schiff vorzulegen. Außerdem drängt das Amtsgericht mich, die Registrierung über einen Notar abzuwickeln, was ich ablehne und von meinem Gegenüber alles andere, als positiv aufgenommen wird. Außerdem gebe ich die Namensänderung bekannt. Mit der Eintragung in das deutsche Seeschiffsregister soll sie KÄTE S heißen. Das ist das Geringste. Die gewünschten Dokumente sende ich dem Gericht zu. Und warte wie die Zeit vergeht.

Mittlerweile ist der Mai gekommen und die Wert Diedrich bestätigt mir einen Termin für den Wertbesuch. Endlich ist es soweit. Die Tage werden zur Vorbereitung genutzt. Nochmal Frischwasser bunkern. Gemeinsam mit Hilmar Bockhacker geht es

**KAMPF DEM BATTERIETOD!**

**Batterien sterben viel zu früh – dies kann durch den MEGAPULSE verhindert werden!** Würde nach jeder Entladung einer Batterie sofort eine Wiederaufladung erfolgen und damit ein zyklischer Betrieb gewährleistet sein, würde das Problem der Kurzlebigkeit von Batterien gar nicht erst auftreten.

Leider ist dies in der Praxis selten bis überhaupt nicht der Fall, sodass Batterien lange vor ihrem möglichen Ende ausgetauscht werden müssen.

**Dies muss aber nicht sein:**

Der MEGAPULSE verlängert die Lebensdauer von neuen Batterien und verhilft auch alten Batterien zu neuem Leben.

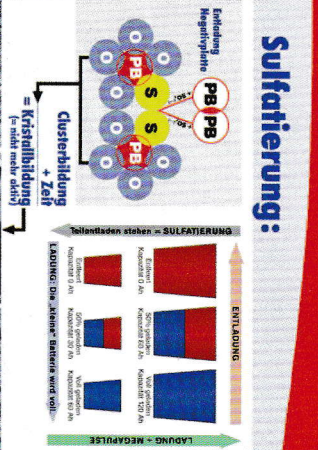
**Ein Wunder? Nein, nur pure Physik!**

Auf den Bleiplatten der Batterie verwandeln sich Blei und Bleioxid bei jeder Entladung zu Bleisulfat. Dieses verklumpt und bildet in ruhendem Zustand Kristalle, die nicht durch einfache Ladung zurückgebildet werden können und inaktiv sind. Resultat ist, dass die Ladefähigkeit der Batterie immer weiter abnimmt. Zum Schluß kann Sie keine Ladung mehr aufnehmen und stirbt den Alterstod – manchmal schon nach 2 Jahren. Hier setzt der MEGAPULSE ein.

Der MEGAPULSE knackt diese Sulfatkristalle mit hochfrequenten Stromimpulsen und löst dadurch diese schädlichen Verklumpungen auf. Die Batterie erhält den physikalischen Zustand einer neuen Batterie zurück und erhält praktisch ihre alte Ladefähigkeit zurück. So behandelt können selbst toterglaube Batterien wieder eingesetzt werden und Neue länger leben.

Der MEGAPULSE funktioniert bei allen Bleibatterien (auch GEL, AGM) – in Booten, PKW, LKW, Traktor, Gabelstapler, Kehrmaschinen und auch Krankenfahrstühlen. Weitere Informationen finden Sie im Internet oder unter [www.novitec.de](http://www.novitec.de)

**Batterien regenerieren mit MEGAPULSE**



**Sulfatierung:**  
 - Kristallbildung + Zeit = Sulfatierung  
 - Kristallbildung ist nicht mehr aktiv  
 - Sulfatierung = Sulfatierung  
 - Sulfatierung = Sulfatierung  
 - Sulfatierung = Sulfatierung

Neue Batterieplatte (Aktiv) | Sulfatierte Batterieplatte (Inaktiv) | Batterieplatte mit MEGAPULSE behandelt (Reaktiviert)

**NOVITEC** THE BATTERY MANAGERS | Alsbachstr. 15 · D-66115 Saarbrücken | Tel. 0681-992740 · Fax 0681-9927421 · [info@novitec.de](mailto:info@novitec.de) · [www.novitec.de](http://www.novitec.de)

Ihr Traditionsunternehmen seit **130** Jahren!



Weert Ihnen GmbH & Co. KG  
 Schweckendieckplatz 4  
 26721 Emden  
 Telefon: 04921 / 92 75 - 0



- Gasöl
- Diesel
- Heizöl
- Schmierstoffe
- Bunkerstationen
- Diesel-Tankstellen
- Befrachtung
- Schiffsmakerei
- Binnenschifffahrt

## Sicher ankommen...

mit den Spezialisten  
für Schiffselektrik und Dieselfechnik.

- Schiffselektronik
- Inspektion
- Marine-Service/Ausrüstung
- Bootsheizungen
- Gasprüfung nach DVGW/G 608

# A&W



**Kfz-Elektrik GmbH & Co KG**

Heisfelder Str. 110b · 26789 Leer · Tel. 0491 4040 od. 925533  
www.cuw-bosch.de · eMail: info@cuw-bosch.de



www.Fijkers.nl  
ref. 9068

schöne Schlepper, in jedem Detail restauriert  
17,00 x 4,70 x 1,25 m  
Iveco 150 pk

Hooge der A 36-37 Groningen 0031(0)50 3111404

## Neuvorstellung „Käte S“ ex Bacchus

auf die kleine Fahrt nach Oldersum an der Ems. Die Wert wird über ein Siel erreicht, dass nach Anmeldung um Hochwasser geöffnet wird. Ein Liegeplatz wird mir zugeteilt und ich warte darauf auf die Helling geholt zu werden. Für die Kunden bietet Diedrich sanitäre Anlagen mit Waschmaschine, Nutzung der Betriebsfahräder und einen Schlüssel zum Wertgelände.

Am nächsten Morgen ist es soweit, gemeinsam mit den Wertarbeitern ziehen wir das Schiff auf die Helling. Der Anblick auf das Unterwasserschiff ist erschütternd. Pocken und Algen finden kein Ende, von den Anoden ist nichts übrig.

Erstmal wird das Unterwasserschiff abgespritzt, dass die Pocken als Granulat im Nebel des Hochdruckreinigers die Luft zerreißen. Das Ergebnis lässt mich wieder lächeln. Auf die Frage, wann denn die

Rumpfstäken geschalt werden bekomme ich von Diedrich die Antwort „Wenn der SUK Sachverständige da ist“. „SUK? Habe ich nicht bestellt, brauche ich gar nicht“ meine ich. „Glaub mir ist besser“ meint Diedrich. Warum? „Weil“ so Diedrich „der Sachverständige sowieso kommt und dir das Attest für ein kleines ‚Stempelgeld‘ ausstellen. Das erhöht auf jeden Fall den Wert des Schiffs und ist verbindlicher, als das Wertprotokoll.“

Jetzt geht es Schlag auf Schlag. Schallung durchführen, schleifen, Haftprimer aufbringen, Unterwasseranstrich und Antifouling aufbringen, Propeller vermessen und nachschleifen, Aufbauten bestellen und anschwitzen, Aufbauten mit einem Hochdruckreiniger reinigen. Was ich leisten kann mache ich. Viel und intensiv arbeite ich mit den Wertkollegen zusam-



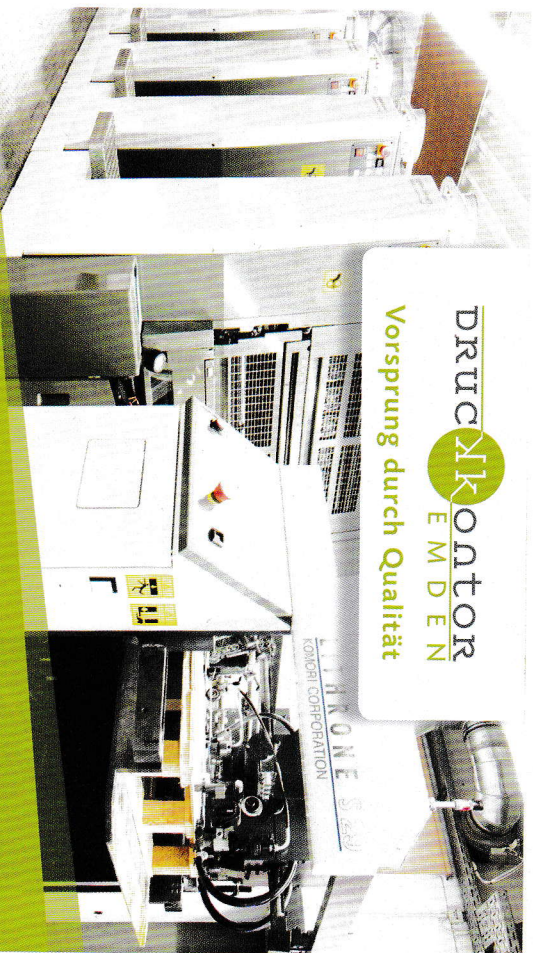
Wir übernehmen die jährlich erforderliche **Wartung** bzw. **Instandsetzung** von Notstromanlagen sowie stationären und beweglichen Anlagen

# Sommerkamp

Kanalstraße 111 - 48477 Hörstel  
Tel. 054 59 - 8022 88  
Fax 054 59 - 8022 99  
info@sommerkamp-motoren.de  
www.sommerkamp-motoren.de

Jetzt auch CAT: Ersatzteile und Service

**Motoren- und Getriebeinstandsetzung**  
**aller Fabrikate**



DRUCKKONTOR  
EMDEN  
Vorsprung durch Qualität

**WIR DRUCKEN UND VEREDELN MIT HÖCHSTER SORGFALT**

Druckkontor Emden | Normannenstr. 1a | 26723 Emden | Tel. +49 (0) 4921 58918-0 | www.druckkontor-emden.de

## Neuvorstellung „Käte S“ ex Bacchus

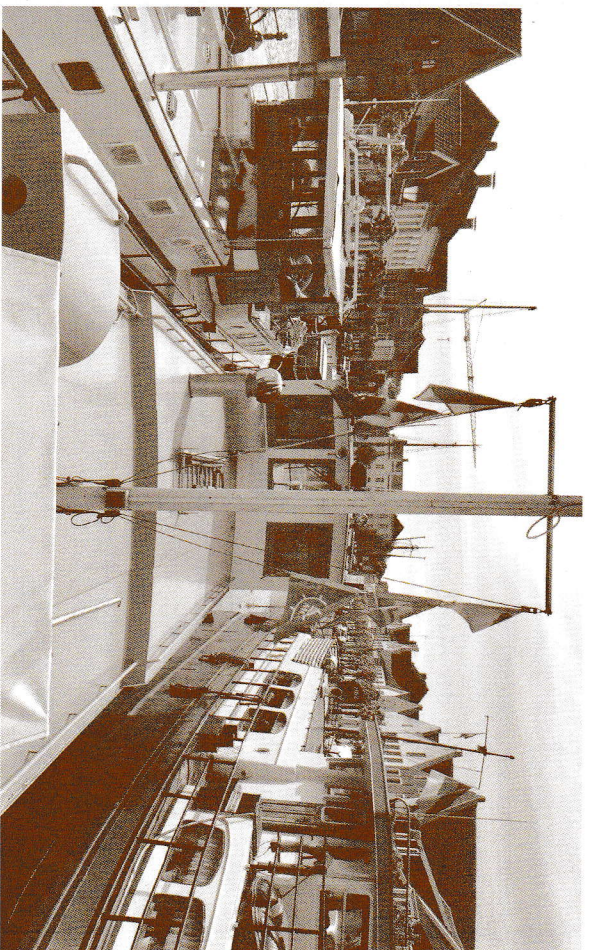
men. Anfangs sind sie rau, mit der Zeit und Zusammenarbeit aber zunehmend herzlich. Und sie interessieren sich. Für den sonderbaren Typen aus Hamburg und das Schiff. Von der Maschine wird eine Brennräum Endoskope angefertigt, die Einspritzdüsen müssen erneuert werden und es stellt sich raus, dass die Einspritzpumpe überholt werden muss. Das hat das Budget unerwartet belastet. Freitag Vormittag halbzehn bin ich zum Frühstück ins Magazin eingeladen. Es gibt Bratwurst vom elektrischen Grill im Brötchen mit Senf und Ketchup. Das Wochenende naht, die Stimmung ist ausgelassen, es ist ein entspanntes miteinander inmitten von all dem Material, das zur Instandhaltung von Schiffen benötigt wird. Und der Duft dazu ist eine Melange aus Bratwurst, Maschinenöl und Männerschweiß.

Fast zwei Wochen habe ich an Bord des Schiffes auf der Wert gelebt und gearbeitet. Oldersum habe ich mit tollen Erinnerungen und einem bunten Blumenstrauß neuer Erfahrungen verlassen. Wieder in Weener angekommen mit dem SUK Attest und einer geprüften Maschine, war klar, dass ich mein neues Zuhause gefunden habe. Sofort fuhr ich los, kaufte eine gute Matratze und Bettzeug und fing an das Innere für mich wohllich zu gestalten.

Einmal mehr hat mich Post vom Amtsgericht erreicht. Der Kaufvertrag allein genüge nicht. Ein Übergabeprotokoll müsse nachgereicht werden. Stimmt zwar nicht, ich habe es geprüft, aber bitte. Bloß keinen Ärger. Solange das Wetter mitspielt habe ich mich an die Außenarbeiten gemacht. Mit dem Holz habe ich begonnen. Zunächst komplett abschleifen und entfetten. Skylight, Bank auf der Back Steuerhaustür sowie die Blendkästen für

die Positionslaternen habe ich mit Owatrol D1 und D2 behandelt. Leider hat der launische Sommer mir eine Strich durch die Rechnung gemacht. Owatrol zu verarbeiten ist sehr aufwendig und zeitintensiv. Immer wieder kam Sturm und Regen auf, hat mir die Planen zerrissen, die ich zum Schutz gespannt hatte. Am lautenden Band musste ich nachbessern. Es ging einen Schritt vor und gleich zwei zurück. Für die Fenster zum Salon habe ich mich für Benaröl entschieden. Obwohl der Aufwand deutlich geringer ist, haben Sturm und Regen mich weiter gequält. Hinzu kommt, dass ich beruflich viel reisen muss, so dass die Zeit an Bord sehr begrenzt ist. Zu dieser Zeit wurden einige Eigner von historischen Schiffen in Weener von einem NDR Fernsteam begleitet. Unter anderem wurde ich bei Handwerkliehen Schafen begleitet. Die Redakteurin fragte mich, ob ich alles Handwerkliche bereits konnte, bevor ich das Schiff hatte. Ich antwortete ihr, dass ich mit kaum spürbarem Wissen und Können begann, dass das Schiff mich aber Tag für Tag vor neue Aufgaben stellt, die ich mit Tüftelerei und Grübelelei Schritt für Schritt löse. So wachse ich an dem Schiff und das Schiff wächst mit mir. Anschließend fragte sie, das Schiff wohl die richtige Entscheidung sei, oder ob ich den Schritt auf das Wasser manchmal bereute. Frag mich nach dem ersten Winter, war die Antwort.

Wieder Post vom Amtsgericht für das Dokument vom holländischen Katasters benötige man eine beglaubigte Übersetzung eines vereidigten Übersetzers. 63 Euro. Der Herbst kündigte sich langsam an. Mit der Zeit wurde das Wetter immer schlechter. Die Außenarbeiten musste ich einstellen. So habe ich innen die Arbeit aufgenommen. Viel habe ich an der Elektrik gearbeitet, mit der Instandsetzung des



Jockels begonnen. Als ich zum ersten Mal dem Niedergang in den Salon folgte, spürte ich eine leichte Enttäuschung. Denn mein Blick fiel auf einen elektrischen Heizkörper und eine sehr schönen alten Ofen. Elektrisch heizen, das kann teuer werden. Außerdem müsste der Ofen raus und gegen einen Ofen ersetzt werden. Dachte ich. Jetzt, im Herbst, da die Temperaturen gefallen sind, beschäftige ich mich mit meiner Heizung. Sie ist doch nicht schlecht.

Es stellt sich raus, dass es eine sehr effiziente Infrarotwellenheizung ist, die eine „angenehme Wellnesswärme“ so verspricht es der Hersteller. Angenehm ist, dass der Raum mit seinen Einrichtung erwärmt wird, nicht die Luft im Raum. So kann ich bequem barfuß an Bord herumlaufen.

Einmal mehr befindet sich ein Schreiben vom Amtsgericht, denn es handele sich bei dem übergebenen Dokument nicht

um die Löschurkunde, sondern lediglich um die amtliche Anordnung zur Löschung. So nehme ich wieder Kontakt mit dem Kataster in Rotterdam auf. Dort hat man wenig Verständnis, schließlich sei es üblich, dass die Abschrift der Löschurkunde zwischen den Behörden oder Notaren direkt abgewickelt würde. Nicht über eine Privatperson. Wenn es jedoch so gewünscht ist, wäre, dann wird es so gemacht. Auch mein Wunsch das Dokument in deutscher Sprache auszustellen ist für die Kollegen aus Holland gar kein Problem.

Die Außentemperaturen sanken weiter. Der Winter schlich sich mit starken westlichen Winden an. Als die Außentemperaturen die Nullgradmarke unterschritten, kam die Infrarotwellenheizung an ihre Grenzen. Es wurde frisch. Bisher fremdtele ich mit meinem Ofen. Bis es kalt wurde. Dann fing ich an mit Holz die Heizung zu unterstützen. Erstmals mit dem Zündeln anfreunden, lernen das Feuer optimal zu entfachen und Holzmenge für Wärmeentwicklung und

Brenndauer abschätzen zu können. Rasch gewöhnen wir uns aneinander, bald waren wir Kumpels und sehr bald unzertrennliche Freunde. Es ist eine große Qualität die Gemütlichkeit des offenen Feuers zu erleben während der Ofen vor sich hinbollert und wohlige trockene Wärme spendet. Für die reine Wärmegewinnung nehme statt Holz Briketts. Wenn die erstmal glühen geben sie lange gleichmäßige Wärme ab.

Der 15. Dezember 2017 sollte nach der Übernahme des Schiffs der zweit Schönste Tag im vergangen Jahr werden. Ich persönlich soll ein Einschreiben bei der Post abholen. Nach dem Öffnen des Einschreibens finde ich in dem Umschlag einen Auszug Nr. SSR 24687 aus dem Seeschiffsregister Hamburg, die Registrierungskunde, den Schiffsmessbrief und das International Ship Certificate. Jetzt ist amtlich, ich bin Eigner der KÄTE S, Helmathaten Hamburg, Call Sign DALO.

In den Tagen in denen ich den Text für euch schreibe, ist es längst wieder Frühling. Die alte Dame wurde mit einem Hochdruckreiniger vom letzten Winter befreit und strahlt wieder. Die letzten Wochen hat mich der Umbau der Bordelektrik beschäftigt. Die alten Bordnetzbauteile müssen ersetzt werden. Bei der Gelegenheit habe ich entschieden aufzurüsten. Die Kapazität sollte von 230 Ah auf 800 Ah steigen und ein Wechselrichter soll dafür sorgen, dass der Komfort ohne Landstrom einige Tage gesichert ist.

Bevor an tagelange Autarkie zu denken ist, ist noch einiges zu erledigen. Neue Racks für die Batterien müssen gebaut und in den engen Maschinenraum eingepasst werden. Hilfe hole ich mir von einem Schlosser, der die Racks vorbereitet. Gemeinsam bauen wir sie ein, während die neuen Batterien bereits auf ihr neues Zuhause

im Maschinenraum warten. Es sind acht Blöcke, je 70 kg schwer, mit je 12V/200 Ah die nach dem Einbau das Bordnetz mit 24V/800Ah und einen 230V/3kVA Wechselrichter versorgen werden. Zu viert gehen wir die Aufgabe an. Zwei Helfer stehen im Steuerhaus und lassen einen Block ab. Ein weiterer Helfer wuchtet den Block gemeinsam mit den Block einmal durch den Maschinenraum. Die Spannten an der Decke sind so heiß, dass wir das Gefühl haben uns zu verbrennen, sobald wir sie berühren, was sich wegen der Enge kaum vermeiden lässt. Gemein hieven wir den Block hoch, um ihn in der unteren Ebene des Racks zu positionieren. Diesen Akt wiederholen wir weitere dreimal. Die übrigen Vier sind noch schwieriger ins Rack zu bekommen, weil sie weiter hinten auf das obere Rack gestemmt müssen. Im Maschinenraum ist es eng und die Luft dank der des sommerlichen und sonnigen Wetters heiß. Wir durchgeschwitz wuchten wir am Ende den letzten Block in seine Position.

Die nächste Aufgabe ist das entflechten der der Bordelektrik und die Neuinstallation vom 24V und 230V Anlage. Sobald ich mit der Elektrik fertig bin, ist für mich die Zeit gekommen abzureisen.

Seit über einem Jahr lebe ich nun auf meiner KÄTE S. Einige Aufgaben, die sie mir gestellt hat, habe ich seit dem gelöst, viele sind noch zu lösen, kann aber heute sagen, dass ich diese mit Tüftelei und Grübelelei Schritt für Schritt löste. So bin ich an dem Schiff gewachsen und das Schiff wuchs mit mir. Auf die Frage, ob das Schiff wohl die richtige Entscheidung war, oder ob ich diesen Schritt auf das Wasser manchmal bereue. Antworte ich heute, eine bessere Entscheidung hätte ich nicht treffen können..

# Neue Sicherheitsverordnung für Traditionsschiffe unterzeichnet

**Schmidt: Traditionsschifffahrt ist fit für die Zukunft - 10.03.2018**

Bundesminister Christian Schmidt hat heute im Beisein der Vereine und Verbände der Traditionsschifffahrt die neue Sicherheitsverordnung für die historischen Schiffe unterzeichnet.

Christian Schmidt: Unsere Traditionsschiffe sind großartige Wahrzeichen der Schifffahrtsnation Deutschland. Dieses kulturelle Erbe wollen wir langfristig erhalten und haben die Schiffe jetzt fit für die Zukunft gemacht. Dafür haben wir gemeinsam mit den Vereinen und Verbänden eine Lösung gefunden, die die Sicherheit auf historischen Schiffen für Besatzung und Passagiere erhält und stärkt. Mit einem speziellen Förderprogramm werden wir die Branche beispielsweise bei notwendigen Umbauten finanziell unterstützen. Die Saison 2018 kann starten.

Jan-Matthias Westermann, Vorsitzender Dachverband der deutschen Traditionsschiffe (GSHW): Jetzt ist es endlich gelungen, gemeinsam mit dem Ministerium eine neue Schiffsicherheitsverordnung zu erarbeiten, die nun in Kraft gesetzt wird. Ein wichtiger Meilenstein dabei ist die Zusicherung des Bestandsschutzes für unsere Flotten sowie die finanziellen Zusagen für die notwendigen technischen Verbesserungen. Hier gilt der Dank allen Beteiligten, dass unser maritimes Erbe auch aufgrund der vereinbarten Übergangsfristen erhalten bleiben wird.

**Neue Ombudsstelle eingerichtet**  
Um die Umsetzung der Sicherheitsverordnung zu unterstützen, wird eine

Ombudsstelle eingerichtet. Die Funktion als Ombudsleute übernehmen zwei erfahrene Seefahrt-Experten:

Dr. Valerie Wilms, die ehemalige Bundestagsabgeordnete und Verkehrsexpertin der Grünen, und Prof. Dr. Dr. h. c. Peter Ehlers, der ehemalige Präsident des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH).

Sie werden insbesondere als Vermittler bei eventuellen Unstimmigkeiten zwischen Betreibern und Zulassungsstelle fungieren.

## Zusätzliche Informationen zur Sicherheitsverordnung

Mit der neuen Sicherheitsverordnung werden u.a. drei seediensuntaugliche Crew-Mitglieder auf jedem Schiff gefordert und die Beförderung von Ladung zugelassen. Um den dauerhaften Erhalt der Traditionsschiffe zu sichern, werden die Um- und Rückbauten historischer Schiffe gleichgestellt.

Auch wird Klarheit bei der Historizität der Schiffe geschaffen. So werden Sachverständige, die von der Berufsgenossenschaft zugelassen sind, der Denkmalschutzbehörden feststellen, ob ein Schiff Anspruch auf den Titel Traditionsschiff hat.

Bundesminister Christian Schmidt hat heute im Beisein der Vereine und Verbände der Traditionsschifffahrt die neue Sicherheitsverordnung für die historischen Schiffe unterzeichnet.

# Offshore Windparks

Um die Windparkgebiete herum erstreckt sich in einem Abstand bis 500 Meter eine Sicherheitszone, die während der Errichtungsarbeiten von keinen Fahrzeugen (außer Fahrzeugen für den Bau und die Versorgung) befahren werden darf.

Die Absicherung der Bauarbeiten bei der Errichtung von Windparkgebieten erfolgt auf vielfältige Weise.

Verkehrssicherungsschiffe, Verkehrsbeobachtung sowie die Kennzeichnung der Baustelle durch Tonnen und mittels AIS geben der Schifffahrt die erforderliche nautische Unterstützung.

Im Zuge des Aufbaus von Windparks auf See sind außerdem umfangreiche Kabellegearbeiten für die Ableitung des erzeugten Stroms, die Datenübertragung und für die Vernetzung der Anlagen erforderlich. Gleichzeitig entstehen Umspannung und Versorgungsplattformen.

Auch diese Maßnahmen haben Einfluss auf die Sicherheit der Navigation und erfordern die besondere Aufmerksamkeit der Schiffsführungen.

Für in Betrieb befindliche Windparks erlaubt die GDWS Regeln für das Befahren der Sicherheitszonen mit Fahrzeugen, die kleiner als 24 Meter sind. Dieses ist besonders für die Führer von Sportfahrzeugen wichtig, die sonst unter Umständen große Umwege fahren müssten. Diese Vorschriften werden in der Form von Allgemeinverfügungen für das Befahren von Windparks erlassen. Bei der Navigation in der Nähe der Windparks ist

auf Kleinfahrzeuge innerhalb oder in unmittelbarer Nähe der Windparks zu achten, die nicht der AIS-Ausrüstungspflicht unterliegen und die im Radar schlecht auszumachen sind. Zwischen den Anlagen und dem Festland muss mit Starkstromkabeln gerechnet werden.

## Grundsätzlich gilt:

Während der Errichtungsphase ist das Befahren des Windparks und der eingerichteten Baustelle für alle Fahrzeuge nicht gestattet.

Die Baugebiete werden in den amtlichen Veröffentlichungen Bekanntmachungen für Seefahrer (BIS) (Interner Link), Nachrichten für Seefahrer (NIS) (Externer Link) bekannt gemacht.

Den Anweisungen der in den Baugebieten tätigen Verkehrssicherungsfahrzeuge ist Folge zu leisten.

Bei errichteten und in Betrieb befindlichen Windparks werden die Voraussetzungen für das Befahren der Sicherheitszonen für Fahrzeuge unter 24 Meter Länge durch eine Allgemeinverfügung der GDWS geregelt.

Für die Zulassung von Offshore-Windparks (Antragsverfahren) innerhalb der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) (Interner Link) an der deutschen Nord- und Ostsee ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) (Externer Link) zuständig. Grundlage für die Errichtung von Anlagen in der AWZ sind das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 und das deutsche Seenaufgabengesetz (SeeAufgG) (Interner Link). Das Zulassungsverfahren regelt die Seeanlagenverordnung (SeeAnlV). **24**

Stand: 18. August 2017



## Entlang der E70 zum Frischem Haff Polen für Pioniere

Von Peter Meyer

Es geht weiter im Osten und die Binnenwasserstraßen öffnen sich. (21 Millionen EU Mittel). Vor 20 Jahren habe ich mit einem 32 m-Schiff die erschwerte Reise von Berlin nach Danzig angetreten. Zurück war der Weg aus Gründen des niedrigen Wasserstand verschlossen und es gab nur noch die Ostsee um über Swinemünde wieder in die Oder zu gelangen. Mit einem kleineren Schiff und nicht mehr als 1,20 m Tiefgang würde ich diese Reise sehr gerne wiederholen. Jedoch die Wasserstände sollte man im Auge behalten. Oder und Weichsel sind nicht staureguliert und haben im Sommer an machen Tagen nur eine Fahrhiefele von 0,85 m.

Viele Wassersportler schauen überrascht, wenn man ihnen Polen als abwechslungsreiches Ziel für den Bootsurlaub vorschlägt. Polen ist noch immer ein Geheimtipp und die vielfältigen Möglichkeiten, das Land auf dem Wasserweg auch außerhalb der schon etwas bekannteren masurischen Seen zu erkunden, hat sich in der Bootswelt bis jetzt kaum herumgesprochen: Insgesamt stehen dem Binnenskipper heute schon über 11.000 km touristisch erschlossene Wasserwege offen. Rund 100 Routen sind von den polnischen Tourismusorganisationen offiziell entlang dieser Strecken ausgewiesen.

### Weltkurerbe und Naturraum aus Wassersperspektive

In Danzig kann man mit dem Hausboot vor den Toren der Altstadt festmachen, über Weichsel und Nogat stehen dem Skipper tolle Rundtörns offen, das Weltkurerbe Marienburg ist über den Wasserweg erreichbar und wasserbaulich bietet der Oberländische Kanal über seine geneigten Ebenen abenteuerliche Passagen.

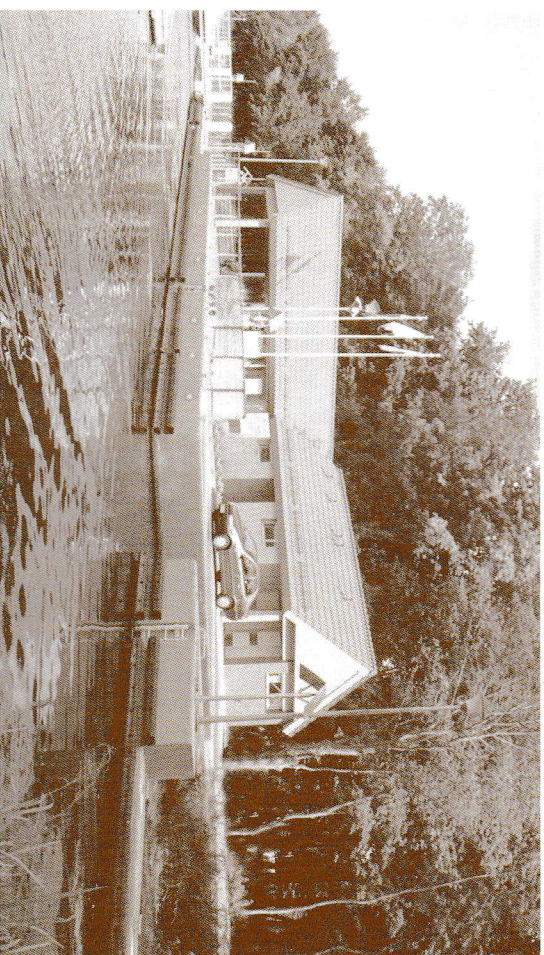
Die Möglichkeiten sind vielfältig. Die Revitalisierung des polnischen Abschnitts der internationalen Wasserstraße E70 mit EU-Mitteln seit 2010 von über 21 Mio Euro hat das Wassersportrevier Polen ganz besonders auch für deutsche Skipper noch interessanter gemacht.

### Auf internationaler Route ins Herz von Polen

Die internationale Wasserstraße E70 verbindet Westeuropa von Rotterdam über Berlin und Nordpolen mit der Region Kaliningrad und den weiter östlich gelegenen Wasserwegen. Der polnische Abschnitt ist von seinem Charakter vielfältig und vielleicht einer der interessantesten Wasserwege Polens. In jedem Fall bietet er abwechslungsreiche Bootserlebnisse. Er führt über insgesamt 28 Wasserstufen aus der Oder bei Küstrin in den Oder-Weichsel-Wasserweg entlang der Warthe, Netze, und Brahe über die verbindenden Kanäle zunächst im Bromberger Knoten in die Weichsel. Aus der Weichsel geht es über die Nogat weiter und dann hinter Elbing in das Frische Haff.

### Virtuelle Vielfalt & natürliche Beschaulichkeit

Entlang der Strecke erwartet den Bootsurlauber ausgedehnter Naturraum mit vielen Schutzgebieten, in denen hunderte Vogelarten heimisch sind. Entlang der Route liegen aber auch viele Stätten von kulturellem und historischem Interesse. Ein Wechselspiel der Kulturen hat die Region über die Jahrhunderte vielschichtig geprägt: Polanen, Slawen, und Goten, die Christianisierung mit der Klosterkultur, der Deutsche Orden im Mittelalter, die niederländischen



Schiffbasis am Weichsel-Werder-Ring

Foto privat

Mennoniten des XVI. Jahrhunderts und die Nähe zu Russland im Osten. Kleine Ortschaften, größere Städte und die alte Hansemetropole Danzig bieten vielfältige Anlaufpunkte. Welthistorische Bauten wie die Marienburg, architektonische Besonderheiten wie die Vorlaubenhäuser, die Altstadt von Elbingen oder hydrotechnische Bauwerke entlang der Wasserwege sind ein Muß für die Landausflüge.

### Revitalisierung der Wasserwege

Die Förderung durch die EU hat es möglich gemacht, entlang der Strecke zusätzlich zu den vorhandenen Anlagen eine moderne Infrastruktur mit neuen Anlegern und Häfen in guten Etappenabständen aufzubauen. Entspannt schippert der Bootstourist so von Sehenswürdigkeit zu Sehenswürdigkeit. Der Ausbau der Weichsel-Werder-Schleife am nördlichen Ende der Route ermöglicht zudem Rundtörns durch das Werderdelta von unterschiedlicher Länge.

Für deutsche Bootseigner gelten die gleichen Führerscheinanforderungen, die sie

für ihr Schiff auch in Deutschland erfüllen müssen. Weitere Einreiseformalitäten sind dank der EU-Zugehörigkeit Polens nicht zu beachten. Auch spontan, lassen sich die polnischen Reviere also vom Wasser aus ohne mühsame Bürokratie erkunden. Englisch, aber auch Deutsch sind bei der Bevölkerung weit verbreitet und der Bootsurlauber wird die polnische Gastfreundschaft schnell zu schätzen lernen.

### Weiterführende Informationen

Informationen zum Bootsurlaub entlang der Internationalen Wasserstraße E70 gibt es auf einer eigens eingerichteten Webseite: [www.mdwe70.pl](http://www.mdwe70.pl). Der umfangreiche „Leitfaden für Bootsfahrer“ kann per Post als Druckwerk bestellt werden.

Für den Weichsel-Werder-Ring sind Informationen unter [www.pelta-zulawka.pl](http://www.pelta-zulawka.pl) im Englischer Sprache verfügbar. Im Druck gibt es dort auch den „Reiseführer für Wassertouristen“ für den Weichsel-Werder-Ring. **39**



## Der Blitz im Saimasee

Es war in den siebziger Jahren des vor-  
vergangenen Jahrhunderts, als die weit-  
gehend selbstständige Provinz "Finnland"

des riesigen russischen Reiches ihre erste Blüte erlebte. Die Jahrhunderte lang währende schwedische Besetzung war abgeworfen und politisch durch eine russische Verwaltung ersetzt worden. Die Finnen verstanden es jedoch sich gegen die russische Vereinnahmung zu wehren und ein gewisses Maß an Selbstständigkeit zu erlangen. Zu weit war die Finnische Provinz vom Zarenthron in Moskau entfernt und von dort aus jede Entwicklung kontrollieren und beeinflussen zu können, zu groß war das Streben der Finnen nach Selbständigkeit, dass Sibelius in seinen

Werken Finlandia und Karelia Suite zum Ausdruck brachte.

Das riesige Gebiet des Saimaseesystems, eines schiffbaren Binnengewässers, das eine Flächenausdehnung von 4.377 km<sup>2</sup> (8 x Bodensee) hat, stellte zu dieser Zeit aus logistischer Sicht einen Schatz dar.

In anderen Ländern wurden aufwändig Kanäle zum Wassertransport geschaffen, hier lagen Wasserwege nahezu kostenfrei vor der Haustür. Schon seit Jahrhunderten im Winter mit ihrer meterdicken Eisdecke wie Straßen, im Sommer mit Schiffen als Transportweg genutzt, zog der modernste Fortschritt der Technik schnell selbst in dieses abgelegene Land Europas ein:

Die Dampfschiffe als Kraftspender, eben auch als Schiffsantrieb. Das genannte Seengebiet, nur durch den nicht schiffbaren Fluss Vuoksi über einen Wasserfall, dem Imatran Koski, mit dem russischen Ladoga See verbunden, wurde im Zuge der russischen Vereinnahmung Finnlands mittels des 43 Km langen Saimaa-Kanals mit 26 Schleusen an die Ostsee angeschlossen. Ab 1856 war es nun auf diesem Weg möglich, mit Frachtschiffen von der Ostsee aus tief in das finnische Binnenland hinein zu fahren. Der Kanal, das größte Infrastrukturprojekt Finnlands aller Zeiten, hatte sich bereits nach 25 Jahren amortisiert! 1926 wurde seine Erweiterung in Angriff genommen, die wegen der Zwangsabtretung von Teilen des Kanals durch die Folgen des 2. Weltkrieg an Russland über Jahrzehnte unterbrochen wurde. Erst 1965, nach Rückpacht des seit dem Krieg durch Russland gesperrten Kanals, konnte die Erweiterung

durch Finnland vollendet werden. Er ist bis heute mit insgesamt nur noch 8 Schleusen für Schiffe mit maximal 82,50 Meter Länge, 12,60 Meter Breite, 4,35 Meter Tiefgang und 24,50 m Durchfahrtshöhe rund 8 Monate im Jahr passierbar. Selbst für Freizeitfahrzeuge ist sein Befahren im Transit durch russisches Staatsgebiet problemlos möglich.

Doch blicken wir wieder 150 Jahre zurück. Eine Flotte von Frachtschiffen, im Auftrag gegeben von innovativen Unternehmern, eroberte das Saima-Seengebiet. So war es auch die Dampfschiff-Aktiengesellschaft Savonlinna die für den Liniendienst der Route Joensuu - Savonlinna - Wiburg - Sankt Petersburg Abstand von den gebärdlichen Segelschiffen erlangen wollte und den Bau eines Dampfschoners bei der Maschinenwerkstatt Wiburg in Auftrag gab. 1874 wurde dieses Schiff auf

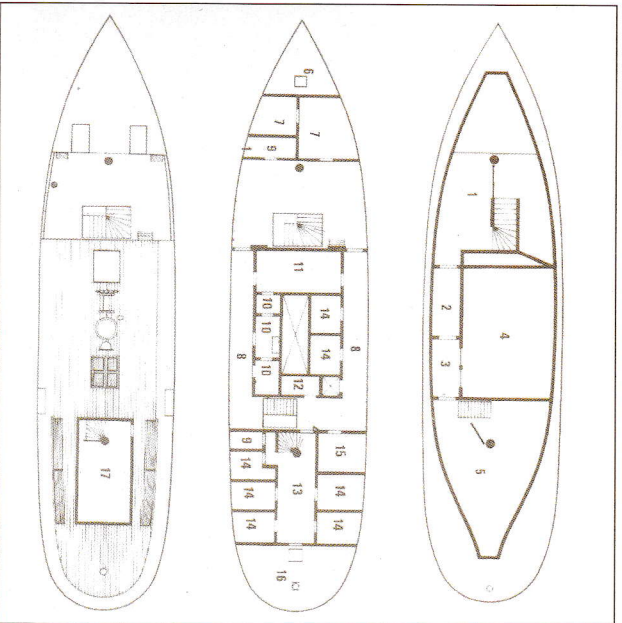


den Namen Salama (Deutsch = „Blitz“) getauft und erreichte mit seiner Länge von 31 m, 7 m Breite sowie 2,5 m Tiefgang eine Fahrgeschwindigkeit von 7,5 Knoten. Mit der 39 PS leistenden Dampfmaschine so modern wie die damalige Zeit es hergab, war es dennoch mit Segeln ausgerüstet, welche die Navigation erleichterten, vor allem aber das Rollen dämpften. Auf dem Saimaasee war dies bei stellenweise großen offenen Wasserflächen schon hilfreich, umso mehr auf der freien Ostsee: schließlich fuhr die Salama in ihren ersten Jahren außerhalb der Sommersaison, wenn der Saimaa Kanal wegen Vereisung geschlossen war, bis nach Lübeck. Eine „Brücke“ zur Schiffsführung gab es nicht: Das Ruderrad aus Eisen war mittschiffs vor dem Schornstein im Freien angeordnet, ein Kompass und ein Sprachrohr in den Maschinenraum vervollständigte die Navigationsausstattung. Maschinentelegraphen setzten sich erst in den 80er Jahren in der Schifffahrt durch:

Auch auf der Salama wurde die Maschine wohl allein vom Maschinenpersonal gesteuert, das seine Anweisungen mittels des Sprachrohrs erhielt.

Die Versuche der Einführung einer touristischen Passagierschifffahrt bewährten sich: die Kapazität der Übernachtungsmöglichkeiten der Salama für 12 Passagiere waren oft ausgebucht. 1883 wurde ihre Passagierkapazität durch Umbauten auf 60 erhöht – die Salama zudem um einen Dammsalon und einen Speiseraum erweitert. Ergänzend wurde für die Herren ein eigenes Deckshaus als Rauchsalon auf das Achterdeck gesetzt. Die seitlichen Umgänge wurden mit einer heute ungewohnt runden Dachform überbaut und enthielten Bänke für „Deckspassagiere“, auch die Zahl der Kabinen wurden erweitert.

Dass die Salama heute, mit ihrem Alter von bald 150 Jahren, mit der originalen 39 PS-Dampfmaschine erhalten ist und uns einen



Einblick in das Konzept der

Binnenpassagierschifffahrt vor 150 Jahren gewährt, ist ein seltener und glücklicher Zufall, der einem tragischen Unglücksfall geschuldet ist:

Am 13. September 1898 war der Herbst bereits ins Land gezogen. Ein warmer Tag hatte letzte Erinnerungen an den vergangenen Sommer geweckt und das bunte Laub des eingekehrten Indianersommers zum Leuchten gebracht. Einige wenige Reisende aus dem russischen Reich befanden sich mit der Salama auf der Fahrt von Sankt Petersburg in den Norden der Provinz Finnland.



Langsam zog das Schiff an der Steuerbordseite an einem vom Dampfschlepper „Ahkera“ (Deutsch = „fleissig“) gezogenen Holzfloßverband vorbei. Salama gab zwei kurze Töne mit der Dampfpeife: das vorgeschriebene Signal „ändere Kurs nach Backbord“ um von Lappeenranta kommend für die Nacht in Savonlinna einzulaufen, als sich der Bug des kleinen, entgegenkommenden Passagierdampfers „Ilmari“, der aus ungeklärten Gründen seinen Kurs gleichzeitig mit Salamas Kursänderung nach Steuerbord geändert hatte, nahe der Insel Parkansaari bei Puumala in Höhe der Wasserlinie in ihre Steuerbordseite bohrte.

einzigste vorhandene, handbetriebene Bilgepumpe konnte den eindringenden Wassermassen nicht begegnen, ein Lecksegel konnte nicht rechtzeitig aufgebaut werden. Die Ilmari setzte ihre Fahrt fort ohne sich um den Havaristen zu kümmern. Der 1872 gebaute, 23 Meter lange Schleppdampfer „Ahkera“, heute noch in der Museumflotte Savonlinna erhalten und als ältester Dampfer Finnlands inzwischen wieder in Fahrt befindlich, lag mit seinen Flößen aufgestopft in der Nähe und konnte Passagiere und Besatzung der Salama retten, das Schiff jedoch nicht: es versank auf ebennem Kiel in einer Tiefe von 30 m.

Das Leck dicht am Schott ihres vorderen Laderaums war nicht groß, doch der Wassereinbruch nicht zu stoppen: Die

In den darauf folgenden Jahren unternommene Hebungversuche misslangen, ein Großteil der Ladung konnte dagegen gebor

gen werden. Der Ehrgeiz diese zu retten ist nachvollziehbar, handelte es sich doch um Fässer mit Alkohol, der die finnischen Abende am Saimasee erträglich gestalten sollte.

Die Schuld an der Havarie wurde der „Imari“ zugesprochen, die in der Folge der Dampfschiff-Aktiengesellschaft Savonlinna als Schadenersatz für die gesunkene „Salama“ übereignet werden musste. Einen Versicherungsschutz für Schiffe gab es damals nicht. Salama selbst war tief genug gesunken um nicht durch den jährlich wiederkehrenden Eisgang zerstört zu werden und geriet im sauerstoffarmen, kaltem Wasser in Vergessenheit.

1933 verfring sich zum ersten Mal eine Trosse am vorderen Mast der Salama, der daraufhin gekappt wurde. Weitere Aufmerksamkeitswürde dem Wrack damals nicht geschenkt. Es geriet erneut wieder in Vergessenheit.

Vergessen bis zu einem Herbsttag im Jahr 1970, als ein Schlepper der Enso-Gutzeit Aktiengesellschaft mit seinem langen Zug Holzflößen havarierte: Eine Trosse hatte sich verhakht. Der hinauf geschickte Taucher war nicht weniger staunt, als er am Fuß des aufrecht stehenden Baumes, mit dem sich die Schlepptrasse veritörnt hatte, einen offensichtlich gut erhaltenen Schiffskörper entdeckte, dessen zweiter Mast den Zug zum Ausstoppen gebracht hatte. Enso-Gutzeit begriff dies als Möglichkeit das eigene neue Bergungsgeschir einer Übung zu unterwerfen und hob die „Salama“ im darauf folgenden Sommer innerhalb von nur zwei Tagen. Die beschädigte Sektion der Bordwand war schnell mit einer Platte überdeckt und zugeschweißt: Salama schwamm 97 Jahre nach ihrem Stapellauf

nach einer 72-jährigen Ruhepause erneut auf eigenem Kiel.

Was nun? Finnland ist flächenmäßig zwar fast so groß wie Deutschland, hat aber nur gut 5,5 Millionen Einwohner. Die Mittel und Möglichkeiten quasi nebenher ein 100 Jahre altes Schiffswrack zu restaurieren sind dem Land nicht gegeben. Enso-Gutzeit sah sich auch nicht in der Pflicht sich weiter um die „Salama“ kümmern zu müssen. So wurde sie 1972 dem maritimen Museum Finnlands als Museumsschiff übergeben. Die erste Restaurierung, während der im Rahmen einer Arbeitsbeschäftigungsmaßnahme versucht wurde den Zustand zum Zeitpunkt des Untergangs wieder her zu stellen, wurde 1998 abgeschlossen. Ersetzt wurde dabei vor allem Holzteile, während Stahlteile lediglich konserviert wurden. Dies gilt auch für die komplett erhaltene Dampfmaschine, die nach fast 100 Jahren unter Wasser in allen Funktionen fest sitzt und nicht mehr in Betrieb gesetzt wurde.

Von 2014 bis 2016 wurde die Salama erneut einer Restaurierung unterworfen und weitere, beim ersten Mal nicht erneuerte Holzteile, ersetzt, während ihre Technik weiterhin unberührt blieb. So liegt sie mit einer kleinen Ausstellung im Laderaum fest im kleinen Museumshafen Rihlisaari bei Savonlinna, unweit der historischen Burg Olavinlinna, als eine von 4 Schiffen der Museumsflotte Savonlinnas. Neben ihr liegt der in Fahrt befindliche Schlepper „Ahkera“ – der vor über 120 Jahren ihre Passagiere und Besatzung vor dem Ertrinken rettete. Ein Denkmal frühesten touristischer Passagierdampfschiffahrt auf Binnengewässern: Ein rares Original aus der Zeit des technischen Aufbruchs. **9**

Henning Bossow - Gambriunus

## Vom Rhein zur Rhone (von der Nordsee zum Mittelmeer) von Peter Meyer

Für schwachmotorisierte Boote ist es nicht die beste Lösung, die Bergfahrt über den Mittelrhein und Oberrhein anzutreten. Den Weg in den Süden sollte man über die Maas ins französische Wasserstraßennetz auswählen. Wer bereits am Mittelrhein beheimatet ist, wird sicherlich die Mosel auswählen, um nach Frankreich zu gelangen. Der Rhein-Rhone-Kanal bietet sich für die Rückfahrt in den Norden an.

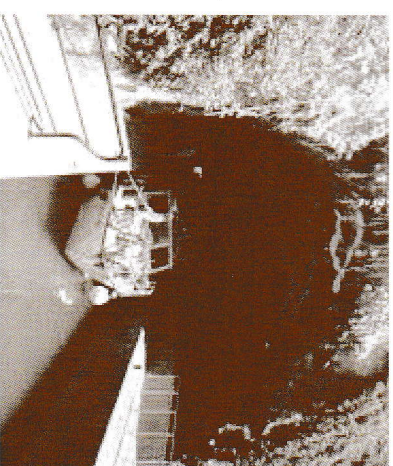
### Geographie

Der Kanal verbindet die Täler der Flüsse Saône und Rhein über die Wasserscheide der Burgundischen Pforte zwischen Vogesen und Jura. Er ist Teil eines Binnenwasserweges, der quer durch Europa eine schiffbare Verbindung zwischen den Küsten des Mittelmeeres und der Nordsee herstellt. Diese Strecke setzt sich aus folgenden Wasserwegen zusammen:

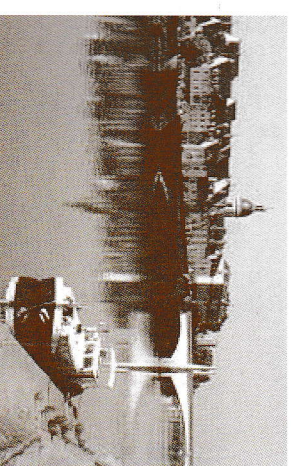
- Rhône (als kanalisierter Fluss)
- Saône (als kanalisierter Fluss)
- Rhein-Rhône-Kanal
- Rheinseitenkanal
- Rhein (als kanalisierter Fluss)

### Verlauf

Der Kanal beginnt in Saint-Symphorien-sur-Saône, wo er etwa vier Kilometer oberhalb der Einmündung des Canal de Bourgogne von der Saône auf einer Höhe von 175 Metern abzweigt. Von dort verläuft der Kanal zum Doubs, den er südlich von Dole erreicht. Ab hier bis zum Ort Lisle-sur-le-Doubs nutzt er



den kanalisierten Flusslauf des Doubs, steigt dann als künstlicher Kanal bis zur Scheitelhaltung auf eine Höhe von 345 Meter an und überquert bei Montreux-Vieux die Wasserscheide zwischen den Flusssystemen der Rhône und des Rhein. Ab Mülhausen bis Niffer verläuft der Kanal im ehemaligen Kembs-Niffer-Zweigkanal. Bei Niffer mündet der Kanal nach einer Gesamtlänge von 237[1] Kilometern in den Rhein, genau genommen in den Rheinseitenkanal (Grand Canal d'Alsace).



Chalons-sur-Saône

Rhein-Rhône-Kanal

In Dole

**Gewässerkennzahl**

FR: —0022, FR: A—0022

**Lage**

Frankreich, Regionen Bourgogne-Franche-Comté und Grand Est

**Länge** 237 km [1]

**Erbaut** 1784–1833

**Klasse I** (Freycinet-Klasse),

IV ab Mülhausen ostwärts

**Beginn** Saint-Symphorien-sur-Saône

**Ende** Niffer

**Absteigsbauwerke** 112

**Häfen**

Dole, Besançon, Montbéliard, Mülhausen

Abzweigungen, Kreuzungen

Canal de la Haute-Saône

**Genutzter Fluss**

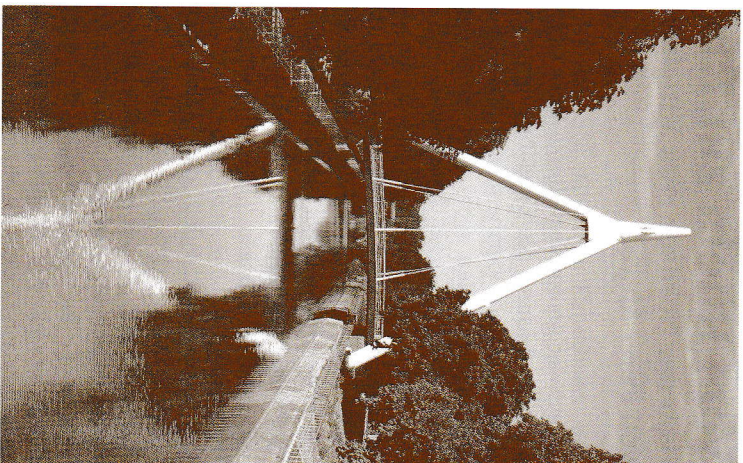
Doubs

**Herausragende Bauwerke**

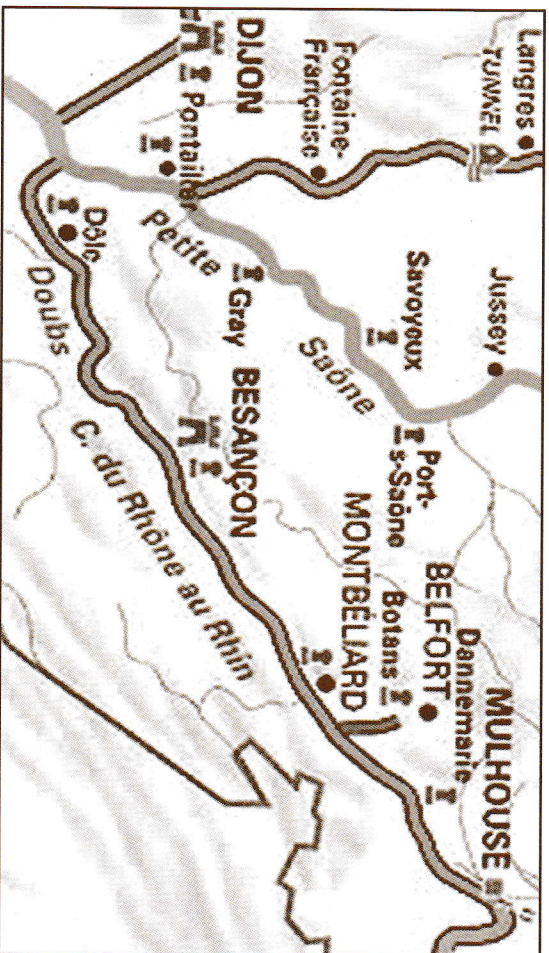
Tunnels von Thoraise und Besançon

Kilometrierung

Richtung zum Rhein 



Mülhouse Hängebrücke



Ein neues Mitglied wird vorgestellt

Das ‚Schauchi‘ – so fing alles an. Das Glück, welches viele Mädchen in dem Alter auf dem Rücken der Pferde finden, fand Julia Wübbenhorst (13) aus Weener in einem Schlauchboot von Bernhard mit Außenborder von Hilmnar, mit dem sie seither den Halen Weener bei Wind und Wetter unsicher macht.

Gern mit ihren Freunden, wie Pascal und Vicky – und nicht selten endet eine Fahrt in einer wilden Wasserschlacht mit den erwachsenen Skippern, die zu solchen Gelegenheiten zu großen Kindern mutieren.

In jeder freien Minute zieht es sie zum Halen, an den langen ostfriesischen Winterabenden zu eher beschaulichen Klönstunden mit den Skippern auf den verschiedenen Schiffen. Bei Hartwig lernte sie im Handumdrehen alle relevanten Knoten.

Wenn sie grünes Licht von den Eltern bekommen, übernachten Julia und Pascal auch gern

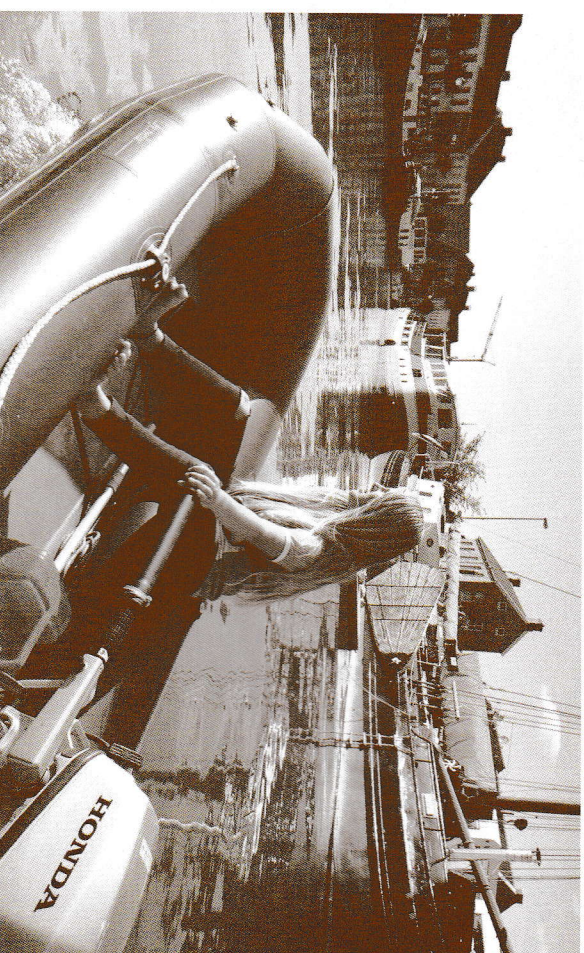
mal auf dem ein oder anderen Schiff in der Gästekoje.

Die Größe eines Schiffes kann Julia nicht schrecken, Lilo, Luktör oder Animo – ist einmal ein Schiff in Fahrt, steht sie meist am Steuer.

Im vorigen Jahr schenkte Peter den Jungendlichen in Weener ein reparaturbedürftiges Opi. Dies ist noch nicht fertig. Aber das könnte sich bald ändern, denn – Julia hat Blut geleckt. Seit ein paar Wochen schnuppert sie nun die Jollensegelluft am Oldambmeer.

Hätte sie nicht ständig irgendwelche kleinen Verletzungen, aus denen rotes Blut sickert – man könnte meinen, sie hat Seewasser in den Adern.

Seit ein paar Wochen nun ist sie Mitglied in der DTMW, nicht ganz uneigennützig für unseren Verein – senkt sie den Altersdurchschnitt doch dramatisch. 



# YO HAMMA

Werbemittel • Verkaufsförderung

**Was zeichnet einen guten Werbeartikel aus?**

Ein guter Werbeartikel ist qualitativ hochwertig, individuell und originell und bietet ein außerordentlich günstiges Preis-Leistungsverhältnis. Fragen Sie uns – auch nach kleinen Auflagen

Kaffeebecher  
Tischflaggen  
Caps  
Mousepads  
USB-Sticks  
Flaggen  
Buttons  
Kalender  
Baumwoll-Tragetaschen  
Fensterzeuge  
Kugelschreiber  
Polo-Shirts  
und mehr

Ralf Oltmanns  
Werbemittel • Verkaufsförderung

Mithlenweg 5 • 26789 Leer

Telefon 04 91 - 92 555 23 • Fax 92 555 26

e-mail [YoHAMMA2@gmx.de](mailto:YoHAMMA2@gmx.de)



# ALLES AN BORD!



- ⚓ Alles rund ums Boot
- ⚓ Große Funsport-Abteilung
- ⚓ Funktionsbekleidung und Mode
- ⚓ Fachberatung in allen Bereichen
- ⚓ Wartung von Rettungsinseln und -westen
- ⚓ Durchführung von Takelarbeiten
- ...und, und, und

# awm

a.w.niemeyer

DER AUSRÜSTER FÜR WASSERSPORT

SEIT  
1745

[awn.de](http://awn.de)